



FACULDADE DE LETRAS



ESCOLA NAVAL

Os Arrastões do Bacalhau (1909-1993)

Ricardo Lisboa da Graça Matias

Mestrado em História Marítima

Dissertação

Orientador: Doutor Augusto António Alves Salgado

2016

R01-Revisto 1 Agosto 2016

Resumo

Esta dissertação é o resultado de um estudo sobre os navios utilizados na pesca do bacalhau, por meio do arrasto com uma rede própria, processo este que através da força de meios mecânicos transforma um método de pesca artesanal, num processo industrial. Neste trabalho serão analisados os 33 arrastões que, entre 1909 e 1993, pertencentes a armadores portugueses, tendo em conta as várias condicionantes a que foram sujeitos, obrigando à sua contínua actualização. Será também analisado, durante este período os efeitos da falta de bacalhau, assim com se adaptaram os armadores à evolução tecnológica pelos novos arrastões pela popa entretanto desenvolvidos.

Abstract

This is a study about bottom trawling cod fishing ships. A process that transformed traditional fishing methods into an industrial process by the employment of mechanical means. We analyze the history of 33 trawlers, from 1909 to 1903, belonging to Portuguese ship-owners, the technical conditions that the ships were subjected to and the continuous modifications applied to them. We also analyze the effects of the depletion of codfish stocks and the strategies employed by ship-owners to the new stern trawlers, meanwhile developed.

Palavras Chave: Arrastões, Bacalhau, Melhoramentos técnicos, Escassez, Rentabilidade.

Keywords: Trawlers, Codfish, Technical improvements, Shortage, Profitability.

Índice

<i>Glossário.....</i>	<i>6</i>
<i>Introdução.....</i>	<i>8</i>
<i>Metodologia.....</i>	<i>12</i>
<i>Capítulo 1- A pesca por arrasto</i>	<i>16</i>
<i>Capítulo 2 - A primeira experiência.....</i>	<i>21</i>
<i>Capítulo 3 – Depois da Grande Guerra</i>	<i>29</i>
<i>Capítulo 4 - Os anos trinta</i>	<i>35</i>
<i>Capítulo 5 - A aposta nos arrastões</i>	<i>42</i>
<i>Capítulo 6 - A modernização dos arrastões</i>	<i>52</i>
<i>Capítulo 7 – Volta a apostar-se nos arrastões.....</i>	<i>60</i>
<i>Capítulo 8 - Os arrastões de popa e a revolução da arte.....</i>	<i>68</i>
<i>Capítulo 9 – O último esforço.....</i>	<i>74</i>
<i>Capítulo 10 - Conclusão.....</i>	<i>86</i>
<i>Apêndices</i>	<i>89</i>
<i>Apêndice 1- Frota da pesca do Bacalhau em 1901.....</i>	<i>90</i>
<i>Apêndice 2-Resumo das modificações dos arrastões clássicos.</i>	<i>91</i>
<i>Apêndice 3- Plano das transformações dos navios de pesca à linha em arrastões.....</i>	<i>92</i>
<i>Apêndice 4- Valor dos navios de linha e situação dos empréstimos em 1959</i>	<i>93</i>
<i>Apêndice 5- Números de registo dos arrastões bacalhoeiros.....</i>	<i>94</i>
<i>Apêndice 6- Os armadores dos arrastões do bacalhau</i>	<i>95</i>
<i>Empresa Comercial e Industrial de Pesca-PESCAL- Lisboa.....</i>	<i>97</i>
<i>Empresa de Pesca de Aveiro – E.P.A.-Aveiro.....</i>	<i>98</i>
<i>Empresa de Pesca Silva Vieira, S.A. - Aveiro</i>	<i>99</i>
<i>Empresa de Pesca de Viana – E.P.V.-Viana do Castelo.....</i>	<i>100</i>
<i>João Maria Vilarinho-Aveiro</i>	<i>101</i>
<i>José Maria Vilarinho-Aveiro.....</i>	<i>102</i>
<i>Lusitânia, Companhia Portuguesa de Pesca- Figueira da Foz</i>	<i>103</i>
<i>Pascoal & Filhos, Lda-Aveiro</i>	<i>104</i>
<i>Parceria Geral de Pescarias-Lisboa</i>	<i>105</i>
<i>Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca do Bacalhau – SNAB-Lisboa</i>	<i>106</i>
<i>Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz- Aveiro.....</i>	<i>107</i>
<i>Apêndice 7- Um arrastão em detalhe</i>	<i>108</i>
<i>Apêndice 8- A rede de arrasto.....</i>	<i>117</i>
<i>Apêndice 9- As características dos navios</i>	<i>118</i>
<i>Apêndice 10- Os arrastões do bacalhau</i>	<i>119</i>
<i>Elite (1909), Augusto de Castilho (1916-1918)</i>	<i>121</i>
<i>Santa Joana (1936-1982).....</i>	<i>122</i>
<i>Santa Princesa (1940-1970).....</i>	<i>123</i>
<i>Álvaro Martins Homem (1941), Argus (1983-94)</i>	<i>124</i>
<i>João Corte Real (1941), Maria de Ramos Pascoal (1975), Alpes II (Pa) (1987-92).....</i>	<i>125</i>

<i>João Álvares Fagundes (1945-1965).....</i>	<i>126</i>
<i>Pedro de Barcelos (1945), Labrador (1983-1993).</i>	<i>127</i>
<i>Pádua (1947), Aida Peixoto (1967), Pádua (1980-1992).....</i>	<i>128</i>
<i>Fernandes Lavrador (1947-1990).....</i>	<i>129</i>
<i>Santa Mafalda (1948-1966).....</i>	<i>130</i>
<i>António Pascoal (1948-1990).....</i>	<i>131</i>
<i>Senhor dos Mareantes (1948-1992).....</i>	<i>132</i>
<i>Senhora das Candeias (1948-1992).....</i>	<i>133</i>
<i>São Gonçálinho (1948-1992).....</i>	<i>134</i>
<i>Invicta (1949-1990).....</i>	<i>135</i>
<i>Santo André (1949), Amazonas (1990), Santo André (2001-).</i>	<i>136</i>
<i>Águas Santas (1949-1991).....</i>	<i>137</i>
<i>Comandante Tenreiro (1949), Groenlândia (1974-1984).....</i>	<i>138</i>
<i>Estevão Gomes (1950-1986).....</i>	<i>139</i>
<i>David Melgueiro (1951-1992).....</i>	<i>140</i>
<i>Bissaya Barreto (1951-1993).....</i>	<i>141</i>
<i>João Martins (1952), Nuno Filipe (1982), Rio Cabril (Pa) (1990-1995?).....</i>	<i>142</i>
<i>Foz do Mondego (1953), Marnita (1978-1995).....</i>	<i>143</i>
<i>Vasco d'Orey (1961-1977).....</i>	<i>144</i>
<i>Santa Maria Madalena (1961), Leone (1991-1995).....</i>	<i>145</i>
<i>Nossa Senhora da Victória (1958), Alpes I (Pa) (1987-1992) -Arrastão desde 1961.....</i>	<i>146</i>
<i>Rio Alfusqueiro (1958), Martereza (1976-1992) -Arrastão desde 1961.....</i>	<i>147</i>
<i>Rio Lima (1952), Leone III (Pa)(1988-1995)-Arrastão desde 1962.....</i>	<i>148</i>
<i>Sam Tiago (1955-1986) -Arrastão desde 1962.....</i>	<i>149</i>
<i>Lousado (1954), Navegante (1966), Silvestre Vieira (1988), Navegante (1991-1992) - Arrastão desde 1962.....</i>	<i>150</i>
<i>João Ferreira (1956-1997) - Arrastão desde 1962.....</i>	<i>151</i>
<i>Senhora do Mar (1952), Leone IV (Pa) (1990-1994) - Arrastão desde 1963.....</i>	<i>152</i>
<i>Capitão João Vilarinho (1952), Simão Cunha (1987), Lugalpesca (1999), Perlou (Mo)? - Arrastão desde 1974.....</i>	<i>153</i>
<i>Apêndice 11- Lista dos arrastões pertencentes a armadores portugueses</i>	<i>154</i>
<i>Bibliografia</i>	<i>155</i>

Glossário

Siglas

AM- Arquivo de Marinha, Lisboa

BB- Bombordo

BCM- Biblioteca Central de Marinha, Lisboa

CPP-Companhia Portuguesa de Pesca

CUF-Estaleiro Naval de Lisboa arrendado à Companhia União Fabril

CRCB-Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau

EB- Estibordo

ENM-Estaleiros Navais do Mondego

ENSJ-Estaleiros Navais de S. Jacinto

ENVC-Estaleiros Navais de Viana do Castelo

EPA- Empresa de Pesca de Aveiro

EPV- Empresa de Pesca de Viana

FRAIP-Fundo de Renovação e Apetrechamento da Industria da Pesca

GANPB-Grémio dos Armadores dos Navios da Pesca do Bacalhau

MM-Ministério da Marinha

MMI-Museu Marítimo de Ílhavo

MML-Museu de Marinha, Lisboa

NAFO-North Atlantic Fishing Organization

PESCAL- Empresa Comercial e Industrial de Pesca

SAPA-Sociedade dos Armadores da Pesca do Arrasto

SNAB-Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau

SNAPA-Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca do Arrasto

SRN-Sociedade de Reparação de Navios.

TSF-Telegrafia sem fios, sigla por quem eram conhecidos os primeiros aparelhos de rádio

ZEE-Zona Económica Exclusiva

Abreviaturas

tab Tonelagem de arqueação bruta- ver *Apêndice 9*

tal Tonelagem de arqueação líquida- ver *Apêndice 9*

Termos referentes à pesca do bacalhau:

bancos	Planaltos submarinos extensos, entre 10 a 100 metros de profundidade, aonde o bacalhau é pescado.
Bancos	Termo que designa os bancos da Terra Nova.
barlavento	Direcção donde sopra o vento.
campanha	Este termo englobava a viagem dum navio aos bancos para proceder.
dori	Canoa empilhável usada na pesca do bacalhau, nos navios da pesca à linha.
Faina Maior	Nome por que é conhecida a pesca ao bacalhau, nos bancos do Atlântico Norte, estatuto atribuído devido a rudeza da tarefa. O termo em francês é <i>Grand Mé-tier</i> .
growler	Placa de gelo tabular de grandes dimensões que se tornam difíceis de detectar e de evitar, capazes de esmagar o casco dum navio.
Loran	Sistema de navegação, baseado na recepção de dois ou mais sinais de radiofa-róis permitem determinar a posição geográfica do receptor.
molinete	Guincho para içar a amarra do ferro do navio
patesga	Espécie de roldana, de caixa aberta, para mudar a direcção dos cabos.
quintal	Medida para quantificar o volume de bacalhau, corresponde ao peso de 60 qui-los. Em França corresponde ao peso de 50 quilos
rouge	Manchas vermelhas que se formam sobre o bacalhau provocadas por uma bac-téria que indicia o início da putrefacção dos tecidos.
sotavento	Direcção para onde sopra o vento

Introdução

A pesca do bacalhau foi uma actividade importante no fornecimento de um produto de elevado teor de proteína, em alternativa ao consumo de carne. O bacalhau salgado e seco era um produto barato, disponível e de fácil conservação, tendo por isso entrado nos hábitos de consumo da população portuguesa até aos dias de hoje. Contrariamente ao que se passou noutros países, cujos hábitos alimentares passaram sobretudo a incluir peixe congelado, Portugal não abandonou o consumo do bacalhau salgado e seco, sendo hoje o maior consumidor desse produto.

A pesca do bacalhau de forma continuada, reiniciou-se em Portugal em 1872 pela Bensaúde & Cia., e em 1885 pela Mariano & Irmão¹. Deste modo, contestando o monopólio dos importadores, começaram a enviar todos os anos à Terra Nova, veleiros que pescavam de Maio a Setembro. Com recurso a canoas chamadas dóris, tripulados por um pescador, usando para isso uma linha com um anzol múltiplo, encaixado numa chumbada, a *zagaia* e também duas ou mais linhas com vários anzóis iscados, o *espinhel*, *espinel* ou *trole*, de maior rendimento².

Em 1886, a incipiente indústria estava condicionada por uma portaria que isentava de direitos e taxas apenas os doze navios existentes à época. Essa portaria tinha sido criada para proteger as taxas alfandegárias resultantes das avultadas importações³.

A sua revogação em 1901 provocou uma corrida à pesca do bacalhau, por passar a ser um negócio rentável no qual todos queriam participar. Em 1913 o número de navios a pescar já atingia 38 unidades. Além do mais, não só aumentava o número de navios, como também, aumentava o tamanho dos mesmos. Consequentemente, verificou-se um desenvolvimento da indústria de construção naval em madeira espalhada pelo litoral do Continente. Foi também necessário criar secas e armazéns para o processamento e armazenamento do bacalhau, até à sua comercialização⁴.

Apesar do recurso a navios velhos, lentos e pequenos, e de dispor de mão-de-obra barata e abundante, houve um desenvolvimento desta indústria que, no entanto, não estava preparada para suportar condições adversas, como por exemplo, a frequente escassez do bacalhau.

Durante o conturbado período da Primeira República, a população de Lisboa, estava muito próxima do centro do poder e dos quartéis. Facilmente influenciável, esta não se coibia em aumentar a instabilidade política e social. Sem grande esforço, acorria às ruas (e às montras dos

¹ CORREIA MARQUES, Francisco, LOPES, Ana Maria, *Faina Maior*, p 7.

² BALDAQUE da SILVA, António, *Estado Actual das Pescas em Portugal*, pp 176/177.

³ Portaria de 14 de Abril de 1886.

⁴ A Pesca do Bacalhau, Ilustração Portuguesa, nº 368, 10 Março de 1913.

estabelecimentos) aos gritos de “Viva o bacalhau a pataco e o vinho a tostão”⁵, intercalados com morras e vivas, aos políticos do momento, conforme relatos da imprensa da época e testemunhos orais que nos chegaram. O que mostra por um lado o estado dos espíritos e por outro a importância do bacalhau, na sociedade da época ⁶.

No final dos anos vinte, resultante da pesca desenfreada e de mudanças climáticas, o bacalhau, começou a escassear. Os navios não conseguiam encher os porões e o negócio deixou de ser rentável. Os armadores, descapitalizados, sem iniciativa e incapazes de se associarem, começaram a desinvestir. Contudo a “descoberta” do caminho marítimo para as abundantes, reservas de bacalhau na Groenlândia em 1931 e o despertar do Estado Novo para o abastecimento do bacalhau, inverteram a situação.

Iniciou-se então um vasto programa de apoio à pesca, no entanto, esta indústria estava longe de ser auto-sustentável. Com efeito, Portugal não dispõe de pesqueiros nas suas águas, pelo que se torna necessário ir buscar o peixe longe dos seus portos. Esta situação não foi exclusiva de Portugal, também em França⁷, e também em Espanha⁸, países consumidores deste produto, sucedia o mesmo.

Dada a situação, concluiu-se que era necessário armar mais navios, novos e eficazes, nomeadamente navios com motor para facilitar o acesso à Groenlândia, independente do vento e assim reduzir o tempo de ida e volta. Deste modo instalaram-se em todos os navios, frigoríficos para o isco, aparelhos de TSF, etc. Construíram-se navios maiores, para rentabilizar o investimento e navios motores de madeira e de aço. Todas estas medidas, foram complementadas com uma série de outras medidas, tais como: seguros, a formação profissional, bem como apoio social aos pescadores. Também uma política de preços e de controle da distribuição, foi posta em funcionamento. Tudo a bem do objectivo de bem promover o “Bacalhau a pataco”. Avaliou-se a situação antes da 2ª Guerra e concluiu-se, que se estava longe de abastecer o país com bacalhau inteiramente de captura portuguesa, isto sem esquecer que a mão-de-obra era fracamente remunerada e que a esta indústria consumia avultados recursos em subsídios.

Foram procuradas outras soluções. Os franceses já praticavam a pesca por arrasto há muito e em 1939, apenas dois veleiros franceses foram à pesca com linhas e dórís, tendo já substituído

⁵ Um pataco são dois vinténs, correspondiam a 40 reis ou a 4 centavos. Um tostão equivalia a 10 reis, o que dá um centavo.

⁶ O avô do autor, Irlando Tavares Lisboa (1898-1980), morador em S. Paulo, lisboeta dos quatro costados, filho de anarquista, assistiu de longe ao Regicídio, à implantação da República e aos acontecimentos políticos que se seguiram. Descrevia com vivacidade e pormenor o que viu e ouviu. Era o sócio nº 29 do Benfica e comia bacalhau com batatas, todos os dias e a todas as refeições até ser descoberto.

⁷ LOTURE, Robert de, *Histoire de la Grande Pêche de Terre Neuve*, Cap. II.

⁸ ANDRIEUX, Jean Pierre, *The Great Banks*, pp 31/32.

grande parte dos *terre neuva*⁹, por arrastões. Também os espanhóis já operavam seis grandes arrastões, embora a partir de 1936, tivessem deixado de pescar devido à Guerra Civil, só voltando aos Bancos em 1946¹⁰.

A pesca por arrasto parecia ser a solução, pois os navios recorriam à força de uma máquina, as recolhas eram mais rápidas e de maior volume. Por outro lado, o pescador isolado e vulnerável no seu dóri deixava de existir. Do lado oposto, tínhamos um motor e um guincho para puxar a rede. Esta era uma rede de manobra complexa que necessitava de pessoal qualificado e preparado para trabalhar em equipa. A pesca por arrasto não era selectiva nos tamanhos capturados e impunha ainda que se deitassem fora as espécies sem valor comercial ou que não se podiam transportar. A experiência do arrastão *Santa Joana*, em 1936, levou por fim, à decisão, de apostar também na pesca do bacalhau com arrastões.

Devido à Segunda Guerra, ficámos sozinhos nos bancos, porém a dificuldade de obter arrastões no mercado internacional, levou ao adiamento do investimento. Acabada a guerra em 1945, recomeça-se com o programa de aquisições que termina no final dos anos cinquenta com uma moderna frota de 22 arrastões, assim como, com 22 navios de pesca à linha de aço, 17 navios de madeira e 17 lugres.

Entrou-se num período de estabilização. Com efeito, não se autorizavam mais arrastões para manter os postos de trabalho quer no mar, quer nos estaleiros que construíam navios de madeira, quer pelo receio do esgotamento do peixe, pois uma vez, acabada a guerra, voltaram os antigos beligerantes e em força. No entanto, a partir de 1958 a escassez de peixe começou de novo a fazer-se sentir. Consequentemente, verificou-se mais uma vez a necessidade de alterar o modo de pesca e por isso, permitir a construção de novos arrastões. Este tipo de navios suporta melhor a crise, por pescarem todo o ano, com uma campanha no Inverno e outra no Verão. Certos armadores com a EPA à frente, insistem nessa solução. Por outro lado, a tão protegida mão-de-obra começa a escassear para a tão pouco remunerada e perigosa tarefa. Apesar de ter sido parada a construção dos lugres de madeira e mesmo se ter desmastreado alguns, continuou-se a construir navios motores de pesca à linha de madeira até 1962. Esta situação resultou na encomenda de dois arrastões para a EPV em 1959, propondo-se, logo de seguida a conversão dos modernos navios de pesca à linha em arrastões. Assim, sete serão convertidos entre 1960 e 1964 e mais tarde um outro entre 1971 e 1974. Entretanto, a solução do arrastão como era conhecido, já não

⁹ *terre neuva* ou *terreneuvier*, do francês, nome por que eram conhecidos os veleiros que praticavam a pesca à linha na Terra Nova, no sécs. XIX-XX. LOTURE, Robert de, *ibidem*, p 252.

¹⁰ MORTERA PÉREZ, Artemio, *Los Bacaladeros de PYSBE en la Guerra Civil Española*.

era a “ideal”, pois em Inglaterra, em 1953, foi construído um novo tipo de navio que veio revolucionar totalmente a pesca, o *Fairtry*. Este arrastava pela popa, o que simplificava o arrasto. O navio processava o pescado que capturava a bordo e procedia à sua congelação, numa coberta de processamento do pescado, sem contar com a melhoria das condições de habitabilidade. Rapidamente o processo foi copiado por muitas empresas por todo o mundo.

Deve ter sido muito embaraçante, explicar esta situação ao Presidente do Conselho. Tinha-se feito um investimento enorme na pesca à linha e também numa frota de arrastões, agora chamados de arrastões clássicos para não se confundirem com os novos pela popa e de repente, toda a recente frota era considerada obsoleta, sobretudo num período em que mais do que nunca era necessário pescar. Nesta época a Guerra em África absorvia então a maioria dos recursos e pouco sobrava para novos navios, no entanto, a rentabilidade do novo método, não passou despercebida aos armadores portugueses. Em 1964 entra ao serviço o primeiro arrastão bacalhoeiro pela popa português logo seguido de outros revelando níveis de produtividade invejáveis.

Quanto aos navios de pesca à linha, uma parte foram imobilizados e aumentaram os naufrágios por incêndio. O último a pescar dessa forma, o *Novos Mares*, regressou a Aveiro em Agosto de 1974, sem terminar a campanha e com a tripulação em greve. Os que restaram, foram transformados para a pesca com redes de emalhar, para reduzir as tripulações, por um lado, e continuar a ter uma pesca selectiva, por outro. Os arrastões clássicos, continuaram a pescar, foram modernizados, parcialmente automatizados e equipados para a congelação. Alguns foram transformados em mistos, ou seja, arrasto no Inverno e com redes de emalhar no Verão. Por fim, os navios vindos da pesca à linha foram também equipados com congelação.

Com o fecho das águas canadianas em 1992, com a atribuição de subsídios pela CE, a frota foi desaparecendo e hoje apenas restam poucos arrastões pela popa, alguns com quase cinquenta anos, que ainda hoje pescam de tudo, até bacalhau.

Assim se descreve a história dos 33 arrastões que praticaram a pesca do bacalhau pelo arrasto lateral e que trouxeram dois entre cada três bacalhaus que caíram nas mesas dos nossos pais.

Ainda sobre esta matéria e como conclusão, torna-se necessário, para complementar o presente trabalho, apresentar um estudo sobre os navios da pesca à linha que pescaram desde 1872, até 1974 e fazê-lo seguir por outro sobre os arrastões de arrasto pela popa, cuja história ainda não terminou.

Como já aqui foi referido, o âmbito deste trabalho incide apenas sobre a história dos navios, pois a dos homens que os tripularam implica uma diferente abordagem, fora do objecto de estudo desta dissertação.

Metodologia

O presente trabalho é o resultado de um estudo sobre os navios utilizados na prática da pesca do bacalhau, por meio do arrasto de uma rede própria, para depois ser salgado e seco, antes de ser introduzido na rede de comercializado. Pretende-se também apresentar uma análise sobre a sua concepção, construção e utilização na pesca, bem como as frequentes alterações a que forem sujeitos resultantes de melhoramentos e adaptações.

Neste tipo de pesca, foram utilizados 33 navios pertencentes a armadores portugueses, na sua maioria, financiados pelo Estado. O conjunto destes navios é suficientemente grande que justifique o seu estudo, ainda que suficientemente pequeno para se possa ambicionar saber-se tudo.

O presente trabalho tem por objecto de estudo desde a construção do primeiro arrastão, em 1909, até 1992, ano em que foram declaradas fechadas as águas canadianas momento este, em que praticamente terminou o ciclo da pesca do bacalhau, resultando no desaparecimento destes navios.

Para este trabalho, tomou-se como referência a obra publicada *História da Pesca do Bacalhau, por uma antropologia do fiel Amigo*, de Mário Moutinho, editada em 1985. Desta obra, foi analisada com atenção, a parte referente aos arrastões, nomeadamente o que levou à construção, assim como o enquadramento geral que condicionou a sua utilização¹¹.

Quanto aos navios propriamente ditos, além do álbum, *Frota da Pesca do Bacalhau*, organizado pelo Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau, editado em 1946 e actualizado em 1949, recorreu-se à obra de Jack Daussy, em dois volumes, *Les Chalutiers Mourutiers Fécam-pois*, obra fundamental para orientação deste trabalho, no que respeita ao modo de análise de cada navio. No entanto, apesar das muitas semelhanças, entre a frota portuguesa e a de Fécamp, pois as histórias andaram ao lado duma da outra, apenas um navio é comum.

Quanto aos dados sobre os navios portugueses, estes foram recolhidos a partir de uma base de dados que vindo a ser elaborada, ao longo dos anos, pelo autor do presente trabalho e que é composta por fichas descritivas, uma para cada navio, com todos os dados que foram possíveis recolher, nomeadamente, dados técnicos, modificações, bem como à actividade desse navio, em que campanhas operou, etc. incluindo fotografias disponíveis e planos de construção, que foi possível consultar. Estes dados, inicialmente recolhidos numa folha manuscrita, foram mais tarde transpostos para suporte informático, actualmente em curso. Os dados provêm do Álbum atrás citado, do Jornal do Pescador, dos livros de registos de propriedade, dos dossiês dos navios e do

¹¹ Foi possível, na maioria dos casos aceder à documentação que o autor consultou para elaborar o seu trabalho.

rol de matrícula das viagens existentes nas diversas capitánias ou no AM. E ainda as relações das campanhas elaboradas pela CRCB, com as capturas e o respectivo capitão, relativas ao período 1934 a 1962, assim como as pescas relativas ao período 1962/76 e o respectivo movimento dos navios. Estes últimos dados, estão disponíveis no MMI, no arquivo CRCB. Embora os dados não estejam completos, através de consulta de outras fontes como relatórios, diários de bordo, descrições de viagens, imprensa da época e testemunhos vários, foi possível complementar parcialmente a informação, permitindo um estudo mais abrangente e correcto¹².

A partir desta base de dados, orientando os eventos por ordem cronológica e contornando a ausência de dados, foram redigidos os capítulos seguintes¹³.

Para melhor clareza, os nomes dos navios estão marcados a **bold** e em *itálico*. No *Apêndice 10*, os 33 navios têm a sua história condensada, devidamente referenciadas pelos registos das capitánias como fonte principal da informação¹⁴.

Os elementos recolhidos sobre os navios, objecto deste trabalho, são acompanhados, sempre que possível por fotografias, recolhidas onde foi possível, especialmente as do blogue Bacalhoeiros de Portugal¹⁵, detentor de um significativo acervo de fotos e testemunhos de tripulantes e seus familiares. Através da observação das fotografias, apesar de raramente datadas, foi possível observar os navios, bem como as suas modificações e assim complementar as fotografias apenas ao presente trabalho de legendas explicativas, embora este trabalho possa ser lido sem as mesmas. Foi também analisado um número apreciável de desenhos dos arrastões obtidos nos estaleiros onde estes foram construídos, nos museus MML e MMI, no AM, nos armadores e na posse de tripulantes. Estes desenhos permitiram avaliar os navios, as suas modificações e compreender melhor como funcionavam. Infelizmente não foram até hoje, encontrados todos os desenhos¹⁶.

Por fim, foram recolhidos vários testemunhos sobre esta matéria, permitindo a confirmação fidedigna de várias situações e também novos eixos de pesquisa. Entre estes, destacam-se os contributos de Manuel Luís Pata e do capitão Francisco Correia Marques, cujos relatos precisos e emocionados são de tal forma envolventes que quase transportam o ouvinte para uma situação real de pesca à linha. Hélder Santos Claro, detentor de um profundo conhecimento sobre a história da Parceria Geral de Pescarias e aprestamento de navios para o bacalhau. Destacam-se também os capitães João Laruncho San Marcos e João David Marques com importantes testemunhos no

¹² A base de dados abranje toda a frota de pesca e de comércio. Está continuamente a ser completada, à medida que se vão encontrando mais documentos.

¹³ O capitão Francisco Correia Marques, já falecido, elaborou uma base de dados sobre a pesca do bacalhau à linha por veleiros, nos séculos XIX e XX, bastante completa, conforme foi mostrado ao autor em Setembro de 2007.

¹⁴ No *Apêndice 10*, retirada da base de dados está resumida a história dos 33 arrastões, assim com a referência as principais fontes.

¹⁵ <https://www.facebook.com/bacalhoeiros.deportugal>

¹⁶ Uma cópia dos Arranjos ou Planos Gerais de cada navio, que foi possível encontrar, faz parte da base de dados.

relato do que foi a pesca por arrasto, bem como os engenheiros José Manuel Aguiar Ferreira e António Delgado Araújo sobre a construção naval. Igual destaque para a Dra. Maria Isabel Beato e Dra. Maria do Rosário Silva, cuja orientação foi fundamental na consulta aos acervos dos arquivos do MML e MMI respectivamente e ainda os capitães dos portos que permitiram o acesso aos velhos livros de registo de propriedade. Por fim, Luís Miguel Correia, e o seu Blogue dos Navios e do Mar¹⁷, proprietário de um acervo fotográfico único sobre estes navios, muitas delas únicas.

O presente trabalho consiste, além da *Introdução*, onde se procurou apresentar uma perspectiva geral da pesca do bacalhau, em Portugal e dos arrastões em particular no período em estudo.

No *Capítulo 1*, procurar-se-á abordar o desenvolvimento da pesca de arrasto por navios a vapor no mundo e em Portugal no final do século XIX e início do século XX.

No *Capítulo 2*, vai-se descrever o recomeço da pesca do bacalhau desde 1872, até à Grande Guerra, assim como a compra do primeiro arrastão em 1909, o *Elite*.

A referência à eufórica corrida à pesca do bacalhau nos anos vinte e a escassez do bacalhau que se lhe seguiu, será abordada no *Capítulo 3*.

O *Capítulo 4*, incide sobre o período da década de 30, com a emergência do Estado Novo e as medidas instauradas com vista ao desenvolvimento da indústria pesqueira.

No *Capítulo 5*, aborda-se a questão da aquisição dos primeiros arrastões no início da Segunda Guerra, bem como os efeitos da pesca durante o período da Guerra e o enfase ao grande investimento dado à pesca por arrasto, entre o fim desta guerra, até ao início dos anos cinquenta.

Por outro lado, no *Capítulo 6*, será analisado o período em que o investimento vai recair na actualização da frota de arrastões, período esse que vai desde o início dos anos cinquenta até ao fim da década de sessenta.

No *Capítulo 7*, irá dar-se relevo ao retorno da política de mais arrastões e da conversão rápida dos navios de pesca à linha mais modernos em arrastões que começa em 1959 e termina no final da década de sessenta.

Ter-se-á em conta a revolução causada pela entrada ao serviço dos arrastões pela popa e como foi percebida em Portugal, no *Capítulo 8*.

A frota de arrastões, agora chamados de clássicos, de arrasto pela borda, ou de arrasto lateral, para os distinguir dos novos arrastões pela popa, enfrentou a concorrência do novo método de pesca. Medidas estas que apenas atrasaram o abate dos navios que restavam. Assim como a frequente escassez de peixe, será abordada no *Capítulo 9*.

¹⁷ <https://lmcshipsandthesea.blogspot.pt>

No *Capítulo 10*, far-se-á um balanço do que foi a pesca por arrasto por estes navios.

Por fim, em *Apêndices*, apresentam-se vários resumos e listas que permitem complementar, encontrar e esclarecer os temas atrás expostos, assim como se abordarão, resumidamente, os principais armadores a quem pertenceram estes arrastões. Torna-se relevante ilustrar em desenho detalhado de um arrastão, por fora e por dentro, assim como as principais alterações que sofreram. No *Apêndice 10*, encontra-se a história resumida, dos 33 arrastões que praticaram o arrasto clássico na pesca do bacalhau, com bandeira portuguesa, retirada da base de dados dos navios de pesca, atrás referida.

O autor não adere ao Novo Acordo Ortográfico.

Fotografias

As fotografias apresentadas, têm indicada a origem, se conhecida, ou onde foi obtida. As fotografias são o principal elemento para além dos documentos consultados para redigir esta dissertação. A principal limitação é não se conhecer a data em que foi tirada, pelo que os dados e as conclusões, indicadas nas legendas, são a interpretação dos acontecimentos pelo autor e como tal passíveis de erro.

A principal fonte foi “Blogue dos Bacalhoeiros”, por isso as fotografias com essa proveniência têm indicado “Bacalhoeiros”, no final da legenda. As outras siglas mais usadas são abreviaturas; “LMC” quer dizer Luís Miguel Correia, “RM” quer dizer Ricardo Graça Matias, “Passaporte”, quer dizer, “Fotomar”, refere-se ao fotografo de Matosinhos que durante décadas, fotografou as entradas e saídas no porto de Leixões, “Passaporte” quer dizer proveniente dos passaportes dos navios, entregues pelos armadores no acto do registo

Capítulo 1- A pesca por arrasto

A pesca por arrasto foi uma técnica de pesca resultante do desenvolvimento da máquina a vapor e dos navios de casco metálico que ocorreram no séc. XIX. Graças ao vigor dos armadores ingleses estes foram substituindo os seus veleiros e sumacas e por navios movidos pelo novo processo.

Independentemente do local onde se pesque, o problema fundamental é o de manter o pescado em condições de ser consumido. Durante muitos séculos o peixe era capturado e consumido localmente. Algumas espécies com baixo teor de gordura como o bacalhau; permitiam a salga seguida de secagem, outras, após cozedura, podiam ser conservadas em azeite, como o atum; outras, ainda permitiam ser fumadas, como o arenque. Contudo, este tipo de pesca era incompatível com o desenvolvimento económico provocado pela Revolução Industrial, pelo que se procuraram outras alternativas para alimentar as populações que, vindas dos campos, encontraram nas cidades trabalho e alimento.

A pesca até à introdução do vapor, era inteiramente realizada por veleiros, usando redes flutuantes, ou de arrasto pelo fundo, ou com longas linhas cheias de anzóis. Esta estava limitada a zonas costeiras, pela conservação das capturas em condições de ser consumida¹⁸.



Foto 1. Arrastões a vapor ingleses regressam ao porto de armamento para descarregar a sua pesca, por volta de 1900. Estes navios tinham as dimensões duma traineira, mas o seu grande número reduziu rapidamente os stocks de peixe junto à costa. CMP

O uso do gelo, foi uma prática de conservação das capturas que teve início em Inglaterra, por volta de 1840. Esta prática consistia na recolha em lagos gelados, próximo dos portos, sendo depois o gelo, levado pelos navios, nos seus porões, onde se envolvia o pescado, permitindo a sua conservação. Mais tarde, para fazer face ao aumento da procura, o gelo passou a ser importado da Escandinávia para os portos ingleses do

Mar do Norte, apesar de grandes perdas devido ao transporte. Por volta de 1890, o gelo passou a ser produzido de forma industrial, permitindo um salto qualitativo no desenvolvimento das pescas. No entanto, apesar de se poder conservar o peixe em gelo, apenas se pode mantê-lo entre 10 a 15

¹⁸ ROBISON, Robb, *The Rise and Fall of the British Trawl Fishery*, Capítulo 2.

dias, antes de ficar impróprio para consumo. De todo o modo, esta técnica não é válida para todas as espécies, sabendo-se que algumas nem são possíveis de se conservar desta forma¹⁹.

O recurso à máquina a vapor e a construção em aço de navios entretanto desenvolvidos veio tornar os navios independentes do vento e com recurso a guinchos movidos a vapor, a manobra da rede de arrasto permitiu que as redes se tornassem maiores e mais fáceis de operar. Desta forma, rapidamente os portos ingleses, e não só, encheram-se de arrastões.

Entretanto foi desenvolvida uma rede de caminhos de ferro que aplicando tarifas razoáveis, transportavam para as cidades industriais inglesas o peixe envolvido em gelo, em vagões especiais²⁰.

Em consequência deste desenvolvimento, em duas décadas, os tradicionais pescadores ficaram fortemente afectados, provocando a escassez de

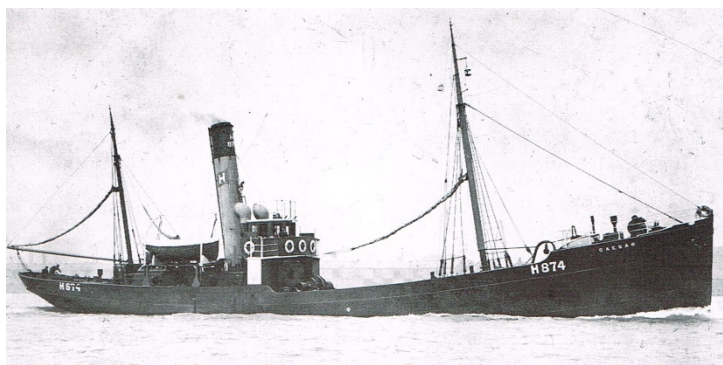


Foto 2. Trawler inglês *Caesar*, de 1906. É um típico arrastão de 311 tab. Distinguiu-se por ser o primeiro arrastão a ser equipado com TSF. Foto Laurence Dunn.

peixe. Ora, não só a pesca foi responsável pela falta de peixe, mas também o uso das redes de arrasto que, ao revolver a areia junto ao fundo, destruíam o habitat dos juvenis, afectando o natural repovoamento. Assim, os navios passaram a ir procurar peixe em zonas mais distantes, resultando no aumento do seu tamanho. Estes passaram, do que hoje se chama uma traineira ou um drifter, em inglês, de 100 a 150 toneladas de arqueação bruta, em 1880, para navios de 250 a 400 toneladas de arqueação, o arrastão, ou trawler em inglês, em 1900. Aos drifters ficou reservada a pesca costeira²¹.

Os novos navios tinham por volta 40 metros de comprimento, com um convés corrido e o casco encerrava, na parte de vante, o porão para o peixe e para o gelo. No extremo da proa estava o paiol das redes. Logo atrás o porão do peixe e os paióis do carvão, seguidos da caldeira, da máquina a vapor, dos alojamentos para o pessoal do fogo, terminando no extremo de ré com um paiol. O convés tinha à proa um castelo, com o alojamento dos pescadores. Imediatamente atrás, o parque da pesca, com os pórticos do arrasto de proa, aos bordos, as escotilhas de acesso ao porão e o mastro de proa entre eles, com o pau de carga para a manobra da rede. Mais recuado, quase a meio

¹⁹ GREENWAY, Ambrose, II GARDINER, Robert, III Series, «The Golden Age of Shipping» (*Conway's History of the Ship Series*), p 97.

²⁰ ROBISON, Robb, *Ibidem*, Capítulo 3.

²¹ Idem, *Ibidem*, Capítulo 7.



Foto 3 Arrastão português Açor em Leixões em 1919. Construído em Inglaterra em 1906 como *Loch Torrindon*, foi adquirido pela Sociedade de Pescarias em 1914. Tinha 227,39 tab. Foi mobilizado como caça-minas de 1916 a 1919. Foi vendido à Companhia Portuguesa de Pescas em 1920. Na Segunda Guerra, voltou a ser mobilizado.MML

navio, o guincho a vapor para operar os cabos da rede, logo seguido do rufo, ou casario da máquina, com os acessos à máquina e a cozinha. Sobre esse rufo estava instalada a ponte da navegação, a chaminé, o salva-vidas, o mastro de ré e aos bordos, os pórticos de arrasto de ré²².

Estes arrastões foram construídos em larga escala, durante mais de seis décadas por toda a gente e quase seguindo o mesmo plano genérico. As máquinas a vapor e as respectivas caldeiras, foram substituídas por motores

Diesel, mais económicos, mais duráveis e mais eficientes, por volta de meados do séc. XX. Ao mesmo tempo, as condições de habitabilidade foram também sendo melhoradas.

Para a pesca de outras espécies, foram criados navios especializados e adaptados ao tipo de conservação: os atuneiros, onde o atum é cozido a bordo e guardado em tanques e os baleeiros que, depois da caça, processavam as carcaças e armazenavam o óleo em tanques²³. Outros navios conservavam as capturas vivas, como era o caso das chalupas lagosteiras francesas, que tantas vezes foram notícias nos jornais portugueses, quando eram interceptados pelas canhoneiras portuguesas²⁴. O bacalhau, graças ao baixo teor de gordura, possibilitava a escala, seguida de envolvimento em sal até o navio chegar a terra e fazer secar o bacalhau antes de o comercializar. Como a sua pesca era realizada à linha de mão, a mecanização tardou em chegar.

A Portugal, chegaram os primeiros trawlers, ou vapores de arrasto, em 1887, trazidos de Inglaterra, quase como tudo o resto que nos chegava. Até então, nas costas portuguesas as capturas eram realizadas por meio de navios à vela, batéis, lanchas, caíques, muletas e outras embarcações de acordo com a região, ou seja, tipos de navios aperfeiçoados por séculos de uso. Estas embarcações usavam redes de emalhar fixas, colocadas junto ao fundo, ou à superfície. Eram também

²² GREENWAY, Ambrose, II GARDINER, Robert, *Ibidem*, pp 99/98.

²³ KURLANSKY, Mark, *O Bacalhau, biografia do peixe que mudou o mundo*, pp 25/26.

²⁴ ESTEVES, Francisco, *As Chalupas Francesas*, pp 11-12.

utilizados aparelhos de anzol. O arrasto era praticado também à vela, por meio de batéis que utilizavam redes a que chamavam de tartaranhas, ou por meio de barcos a remos que largavam uma rede no mar que era puxada para terra e que ainda hoje é praticado, a pesca com o chinchorro²⁵.

Com base no Porto a pesca a vapor começou em 1888 chegando a envolver 4 navios. O peixe capturado obteve grande sucesso pela quantidade, tamanho e sabor. Contudo, a pesca não foi rentável e, por volta de 1898, apenas existia um navio, o **Galgo**, que alternava a pesca com serviços de reboques no porto de Leixões. As razões para tal fracasso, de acordo com o segundo tenente Pereira de Mattos, foi a falta de preparação dos armadores. Estes optaram por pescar a 12 milhas da costa onde as cotas que variavam entre 20 e 300 metros de profundidade. Os fundos não eram conhecidos, os cardumes não abundam a tais profundidades, o trajecto era longo e dispendioso, a contribuição industrial elevada e ainda tinham de indemnizar os pescadores locais pela destruição das suas artes. Por outro lado, as embarcações à vela que pescavam junto à costa, descarregavam na praia e tinham custos de exploração muito reduzidos. Em Lisboa, a situação foi semelhante. Chegaram a operar oito navios, mas dez anos depois apenas existiam três, o **Colombo**, o **Machado** e o **Chire**²⁶. O aparecimento e o aumento do número de vapores de arrasto constituíram, desde logo, motivo de sérias apreensões o que levou à publicação de legislação, logo em 1891. Esta proibia severamente o arrasto, junto às costas, com receio do esgotamento dos stocks, como tinha sucedido noutros países europeus²⁷. Os armadores obrigados a procurarem novos pesqueiros, nomeadamente, no mar de Larache, em Marrocos, já conhecido dos pescadores algarvios que nos seus caíques rapidamente percorriam a distância de 140 milhas para realizar as suas pescas. Aí o peixe capturado, depois de amanhado e salgado, era trazido directamente para Lisboa para ser vendido²⁸. Para estes pesqueiros, os arrastões existentes não estavam adaptados, por serem pequenos, pois não passavam de traineiras. Por volta de 1900, dá-se novo surto de entusiasmo pela pesca com arrastões, agora dita do alto, para a distinguir da pesca costeira, que ficou reservada às traineiras ou aos drifters. Deste modo, são adquiridos algumas dezenas de navios, por diversos armadores, alguns já com muitos anos, pois os armadores ingleses preferiam navios novos, vendendo os mais antigos por preços razoáveis. Em 1914 eram 32 com uma tonelagem de arqueação bruta de 8.171,9 tab²⁹, dos quais o arrastão bacalhoeiro **Elite**. Em 1915, nove arrastões com 2.339,8 tab foram vendidos ao Almirantado Britânico e usados como navios patrulha auxiliares³⁰. Logo de

²⁵ BALDAQUE da SILVA, António, *Estado Actual das Pescas em Portugal*, pp 242/246.

²⁶ MATTOS, António Alves Pereira de, *A Marinha de Commercio*, Tomo 2, pp 474/476.

²⁷ BALDAQUE da SILVA, António, *Ibidem*, pp 472/475, *Regulamento da pesca com redes de arrastar pelo fundo a reboque de uma ou mais embarcações*, de 30 de Julho de 1891.

²⁸ Idem, *Ibidem*, pp 182/185.

²⁹ *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa-1915-MM-Direcção da Marinha Mercante*.

³⁰ TOGHILL, Gerald, *Royal Navy Trawlers; Naval Trawlers, Part One*, pp 207/209.

seguida, com a entrada de Portugal na Grande Guerra, foram mobilizados onze destes navios com um tab de 3.245,7 para servirem como navios auxiliares em 1916. Três como navios patrulhas, um dos quais o *Elite*, e oito como caça-minas. Destes, restaram poucos até porque estiveram muito condicionados pelos submarinos alemães e pelas suas minas, ao largo da costa portuguesa. No final da guerra, recuperam-se nove dos mobilizados, sendo que dois foram perdidos em acções de guerra. Dos arrastões vendidos aos ingleses sete são recomprados em Gibraltar a um intermediário³¹. Na década de vinte, novo período de aquisições, o que não surpreende, pois, os preços desceram significativamente com a desmobilização que se seguiu. A frota foi de adquirida por pequenos armadores, mas a Companhia Portuguesa de Pesca, CPP, com instalações em Cacilhas, no Olho de Boi, com uma perspectiva empresarial sólida que vai manter uma importante frota de vinte arrastões, até aos anos oitenta³².

Em 1942, a frota do alto era constituída por 40 arrastões com 12.000 tab, dos quais 23 pertenciam à CPP com 7.242 tab³³. Estes navios continuaram a pescar na costa Noroeste da África e ficaram conhecidos como a frota do Cabo Branco. Uma descrição muito completa de uma campanha nestas águas pode ser lida no Jornal do Pescador sob o título *Viagem à Costa do Saará*³⁴.

O Estado Novo resolveu investir neste tipo de pesca e financia a modernização da frota, fazendo construir nas décadas de quarenta e cinquenta, 35 novos arrastões. Quando a congelação pôde ser

embarcada, os novos os arrastões do alto tornaram-se maiores, passando a processar o pescado totalmente a bordo, a tal ponto que os últimos arrastões construídos em Viana do Castelo para a pesca do alto, eram iguais aos da pesca do bacalhau³⁵. Quanto aos velhos trawlers que restavam, obsoletos desapareceram rapidamente.

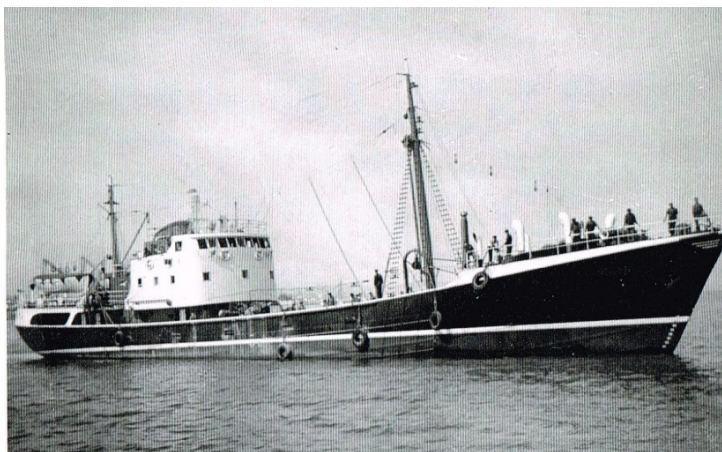


Foto 4. Arrastão do alto *Alcaide*, contruído em 1958. Um dos últimos arrastões, já equipado com um Diesel e porões refrigerados. Estes navios representam o fim do desenvolvimento dos navios do seu tipo. GAPA.

³¹ Idem, *Ibidem*.

³² *50 anos da Companhia Portuguesa de Pesca*, «Jornal do Pescador», Agosto 1970, pp 25-27.

³³ *Lista dos Navios Portugueses-1943-MM-Direcção da Marinha Mercante*

³⁴ OSÓRIO DE CASTRO, Jerónimo, *Viagem à Costa do Saará*, «Jornal do Pescador», Setembro/Dezembro 1952.

³⁵ Compare-se os Planos Gerais dos arrastões pela popa, *Santa Isabel* da EPA de 1972 (Des. N° 11362), com o *Praia de Santa Cruz* da SNAPA de 1975 (Des. N° 12921), construídos nos ENVC, construções C91 e C99, o primeiro com porões para salgados o segundo para congelados. Ambos continuam a pescar, só com porões para congelados.

Capítulo 2 - A primeira experiência

Após várias décadas de interrupção voltou a haver navios portugueses a pescar bacalhau nos bancos da Terra Nova. Até lá, os hábitos alimentares dos portugueses baseados no bacalhau salgado e seco, eram satisfeitos graças à importação de Inglaterra, Estados Unidos e Noruega.

Fundada em 1835, a Companhia de Pescarias Lisbonenses, passou a explorar a pesca do bacalhau nos bancos da Terra Nova, com seca nos Açores e inicialmente com 16 navios, na sua maioria adquiridos em Inglaterra, assim como, a maneira de pescar³⁶. A companhia foi dissolvida em 1857, por não ter conseguido suportar o agravamento das leis fiscais³⁷.

Em 1872 a Bensaúde & Cia, enviou à Terra Nova a escuna *Creoula* e o patacho *Gaselle*, baseados no Faial, aonde se situava a seca e tripulados por pescadores locais³⁸. A Parceria continuou a enviar navios à Terra Nova, mas não foram encontrados registos nem dos navios nem das pescas³⁹. Dispondo de vários navios, sua propriedade ou de associados, praticava o comércio entre os Açores e os portos europeus, além de se dedicar à pesca da baleia, utilizando os navios como melhor lhe convinha⁴⁰.

No ano de 1883, o capitão da Marinha Mercante José da Cunha Ferreira, açoriano e emigrado nos Estados Unidos há vários anos, trouxe um carregamento de bacalhau seco, consignado à Casa Bensaúde & Cia, um dos principais importadores nacionais. José da Cunha Ferreira tinha larga experiência no comando de escunas americanas na pesca do bacalhau nas costas da Nova Inglaterra e aliciou os seus primos José e António Mariano Goulart, também açorianos, empresários na Figueira da



Foto 5. Lugre *Júlia 1ª* da Lusitânia em 1942, durante uma Benção. Este navio foi o resultado da reconstrução do iate comprado nos Estados Unidos de 84 toneladas em 1885. O velho iate estava adaptado à pesca nos Bancos, baseado nos portos da Nova Inglaterra, mas a viagem de Portugal até aos Bancos da Terra Nova, fizeram evidenciar o seu pequeno tamanho para rentabilizar o investimento. GANPB

³⁶ Segundo o testemunho do capitão Francisco Correia Marques, muitos nomes dos utensílios usados pelos pescadores, derivavam de palavras inglesas.

³⁷ CORREIA MARQUES, Francisco, LOPES, Ana Maria, *Ibidem*, p 7.

³⁸ Idem, *Ibidem*, p 7. Alguns autores referem a data de 1866.

³⁹ BALDAQUE da SILVA, António, *Ibidem*, o autor não refere as capturas de bacalhau anteriores a 1885, ou porque foram insignificantes, ou por terem sido descarregadas no Faial.

⁴⁰ CORREIA, Luís Miguel, *100 anos na pesca do bacalhau*, «Revista de Marinha» n.ºs 814/815.

Foz, para as vantagens de armarem navios para a pesca do bacalhau. Estes últimos resolveram encarregá-lo de adquirir um navio equipado nos Estados Unidos. Dessa forma, o capitão Ferreira, trouxe em 1885, um iate de 82 toneladas com mais um carregamento de bacalhau, registando-o em nome de Mariano & Irmão, para a pesca do bacalhau nesse ano com o nome de *Júlia 1º*⁴¹. Logo em Agosto, levantaram-se dúvidas na Alfândega de Lisboa sobre se ao bacalhau pescado por navios portugueses se aplicaria a taxa de 33,5 reis por quilo⁴², pois os rendimentos das Alfândegas deveriam ser preservados. Após vários protestos, foi publicada uma portaria⁴³, que estipulava o imposto do pescado de 6,6 % *ad valorem* e respectivos adicionais, ficando, contudo, a pesca limitada aos navios que no ano de 1885 andassem nela empregados, ou que o tivessem requerido até 15 de Março de 1886. Por pescado, pressupunha-se que este fosse bacalhau fresco, ou em salmoura, ou salgado, mas não seco. Ora apenas 12 navios ficaram nestas condições, pois como se viu, em 1885, da Figueira da Foz, apenas pescou o *Júlia 1º* e um segundo navio, o *Júlia 2º*, também trazido dos Estados Unidos pelo capitão Ferreira, que estava em aprestamento; assim como vários navios da Bensaúde & Cia, importador que não quis perder a oportunidade e o negó-



Foto 6. Lugre-patacho *Gazela 1º* da Parceria no Tejo durante uma Benção. Construído em 1900, como a reconstrução da escuna *Gazelle* de 1883, para aumentar a capacidade do navio e contornar a portaria de 1886. Até aos anos trinta, por ser o maior veleiro a pescar, chamavam-lhe o *Gazelão*. Nos anos cinquenta, era conhecido pelo *Gazelinha*. Pescou até 1969 e hoje pertence à cidade de Filadélfia. GANPB.

cio. Este armador, desde 1872 enviava ocasionalmente aos bancos da Terra Nova navios baseados no Faial. Conforme se pode observar no *Apêndice 1*, só em 1896 se atingiram os doze navios a pescar⁴⁴. Os três *Júlias* da Mariano & Irmão e os nove navios da Parceria Geral de Pescarias criadas pela Bensaúde e para onde esta transferiu as actividades relacionadas com a pesca do bacalhau a partir de 1891. Se por um lado não se podiam enviar

⁴¹ PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 1, pp 63/64.

⁴² Preço por quilo de bacalhau seco. Como o bacalhau trazido pelos navios chegava em salmoura, a transformação em seco, diminuía-lhe o peso e agravava o seu preço entre 20% e 30 %, além do custo da transformação. Isto excluía qualquer possibilidade de competir com a importação.

⁴³ Portaria 14 de Abril de 1886.

⁴⁴ MATTOS, António Alves Pereira de, *Ibidem*, Tomo 2, p 486. No *Apêndice 1*, encontra-se a o detalhe dos navios e o período que foram utilizados na pesca do bacalhau. Alguns dos navios, já tinham pescado anteriormente para a Bensaúde & Cia.

mais navios, por outro a Parceria e a Mariano & Irmão afastavam qualquer concorrente. Estes armadores e a Alfândega não tinham as suas receitas afectadas, situação que agradava a todos.

Para contornar a portaria e aumentar o volume da pesca, foram reconstruídos navios, usando apenas uma pequena peça de madeira do antigo navio. Fazendo uso deste expediente, o velho iate *Júlia 1º* de 82 toneladas foi transformado no lugre *Júlia 1º* de 218 toneladas⁴⁵. A Parceria não ficou atrás e fez reconstruir o seu lugre *Gazelle* de 164 toneladas no lugre patacho *Gazela 1º* de 324 toneladas⁴⁶. Trata-se do mesmo navio, dizem uns, outros dizem o contrário. Polémica que chegou até aos dias de hoje. Esta situação não se podia manter, pois só em 1899, foram importadas 22.086 toneladas de bacalhau seco, no valor 2.821 contos e nesse mesmo ano os navios portugueses trouxeram 2.080 toneladas no valor de 155 contos⁴⁷. Para aumentar o volume pesca, só com mais navios.

Finalmente, em 1901 a portaria foi revogada⁴⁸. O bacalhau passou a ser taxado a 12 réis por quilo, sem qualquer outro condicionante, o que potenciou o, aparecimento de novos armadores e ao rápido aumento da frota a partir de 1902. Deste modo, oito anos depois, em 1909, já a frota portuguesa, a pescar bacalhau nos bancos da Terra Nova, era constituída por 31 veleiros com 6.746 toneladas de arqueação bruta, que pescaram 4.971 toneladas de bacalhau, no valor de 439 contos, enquanto se importou bacalhau no valor de 4.040 contos⁴⁹. Os números mostravam que havia um longo caminho a percorrer. A pescas nacionais, apenas cobriam 10% do consumo e era fundamental reduzir a saída de divisas. O negócio era rentável, mas o aumento da frota fez-se à custa de navios velhos, pequenos e os armadores que se criaram estavam debilmente capitalizados, limitando-se a armar, um ou dois navios. Quanto aos antigos armadores, a Mariano & Irmão, reorganizou-se com a mudança de sócios e passou a denominar-se Atlântica, Companhia Portuguesa de Pesca, em 1903. Só, em 1914, adquiriu um novo lugre, o *Júlia 4º*, mas não voltou a investir durante muitos anos. A Parceria, acabado o seu quase monopólio, resolveu procurar outra saída. O grupo a que pertencia, a Bensaúde & Cia era proprietário da Companhia Insulana de Navegação que armava vários paquetes e assegurava as ligações entre o Continente, os Açores e a Madeira desde 1870⁵⁰. Foi decidido enveredar pela pesca do arrasto com um navio a vapor, à semelhança do que se fazia em França em vez de continuar a adquirir mais lugres⁵¹.

⁴⁵ PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 1, pp 68/69.

⁴⁶ GARRIDO, Álvaro, Coordenação de *A Pesca do Bacalhau, História e Memória*, MARQUES DA SILVA, António, p 255.

⁴⁷ AMAZALAK, Moses Bensabat, *A Pesca do Bacalhau*, pp 25/26.

⁴⁸ Carta de lei de 12 de Junho de 1901

⁴⁹ AMAZALAK, Moses Bensabat, *Ibidem*, pp 29/30.

⁵⁰ Morais, A. A., *A Insulana e a sua Frota*, Separata da Revista Atlântida, pp 11/12.

⁵¹ LOTURE, Robert de, *Ibidem*, Cap. VII.



Foto 7. A bordo de um arrastão francês no início da pesca do bacalhau por arrasto, exibe-se uma boa pesca. A legenda da foto deve estar errada, pois o navio em questão tinha 8,3 metros de boca e comparando com a altura dos tripulantes, este deve ter 5 metros. Via Jack Daussy

Os arrastões então em uso, indicados para a pesca ao largo das costas europeias eram navios preparados para estarem fora do porto de armamento pouco mais de duas semanas. No entanto, para pescar bacalhau era necessário atravessar o Atlântico, o que demorava entre 10 a 12 dias, e apesar de, não estarem condicionados com a conservação do pescado, pois este era escalado e armazenado no porão envolvido em sal, isso implicava

uma tripulação mais numerosa. Além do mais, o período de pesca devia ser prolongado até os porões estarem cheios, desde que se aprovisionassem de carvão, pelo menos, uma vez por mês. Ora isto, implicava que os arrastões para captura do bacalhau fossem de maior dimensão que os arrastões correntes. Os armadores franceses que armavam mais de 200 veleiros para a pesca do bacalhau nos bancos da Terra Nova e no mar da Islândia, procuraram mecanizar esta pesca. Em 1901, foi levado a cabo uma primeira experiência na Terra Nova, embora sem sucesso. Em 1903, desta vez na Islândia, uma nova experiência é bem-sucedida. Em 1904, o arrastão *Jeanne* de 169,85 tab faz uma boa pesca na Terra Nova. No ano seguinte, em 1905, um grande arrastão construído expressamente para a pesca do bacalhau, o *Augustin le Borgne* com 373,35 tab, do porto de Fécamp, regressa com 50.000 bacalhaus da Terra Nova⁵². Este navio, construído em Inglaterra, dispunha duma máquina de 630 CV, estava equipado com luz eléctrica e era o maior arrastão do mundo⁵³, ainda que, não por muito tempo, pois logo no ano seguinte mais navios do mesmo tipo, mas maiores foram terminados. Depressa se descobre que o arrasto não pode ser praticado, com eficiência sobre os bancos, uma vez que as cotas são baixas, ou seja, o aparelho de arrastar precisa de ter pelo menos 70 metros de água por baixo do casco, sendo que o fundo é rocha muito áspera e facilmente o aparelho “pegava” e ficava destruído. Os arrastões concentravam-se nas beiradas dos bancos para arrastar, isto é, os declives que contornavam os bancos e aonde o bacalhau era encontrado, pois preferia temperaturas mais baixas e perto dos habitats das

⁵² <http://www.fecamp-terre-neuve.fr/Historique/1900-fin.html>. A conversão em quintais não é evidente.

⁵³ DAUSSY, Jack, *Les Chalutiers Morutiers Fécampoïs*, pp 13-16.

espécies das quais se alimenta. Os Bancos propriamente ditos ficavam reservados à pesca à linha⁵⁴. Até à Grande Guerra os arrastões não pararam de crescer e por esta altura já pescavam uma vintena de arrastões, alguns de 500 tab. Não foi só necessário aprender a pescar bacalhau por arrasto, mas também foi essencial esperar que se instalassem nos portos da Terra Nova os depósitos de carvão que a partir daqui serão necessários.

A Parceria encomendou, em 1908, um destes arrastões aos estaleiros ingleses Cochrane & Sons S.B. em Shelby. Este estaleiro estava a construir arrastões a vapor para diversos armadores franceses. No mesmo estaleiro foi construído, quase em simultâneo, outro navio exactamente com as mesmas dimensões, o *Notre Dame*



des Dunes que supõe ser igual ao navio da Parceria. Os armadores franceses fizeram construir os seus arrastões em Inglaterra, enquanto os armadores

Foto 8. Arrastão francês *Notre Dames des Dunes*, irmão do *Elite*, aqui mostrado encalhado, nos bancos da Flandres em Fevereiro de 1940. Requisitado pela marinha francesa com o draga-minas auxiliar AD215. Depois de desencalhado, foi afundado em frente a Dunkerque por aviões alemães, em 6 de Junho de 1940. Jack Daussy

ingleses, muito agarrados ao mar do Norte, negligenciaram este tipo de navio e continuaram com os seus modestos arrastões do alto e a pescar no Mar do Norte e na Islândia. O navio foi entregue em Julho de 1909⁵⁵.

No arquivo de Marinha em Lisboa no Diário Náutico do *Elite*, referido ao período de 6 de Novembro de 1909 até 25 de Junho de 1910, único existente, se transcreve o resumo da actividade durante este período.

Sempre sob o comando de João Pereira Ramalheira, o navio foi empregue na pesca ao largo do Cabo Mondego, Algarve e costa alentejana. Este carregava gelo em Santos e levava um dia para chegar aos pesqueiros, arrastando durante três dias e precisando de mais um dia para voltar a Lisboa para descarregar. Esteve assim empregue em cruzeiros semelhantes, alternando com cruzeiros de sete a dez dias na costa Norte de Marrocos. Em 16 de Maio de 1910, largou para a Terra Nova, com João Pereira Ramalheira Júnior como imediato e o 1º maquinista José Gonçalves Martins, como mestre da pesca, o cidadão francês George Ferdinand Caron. A tripulação era

⁵⁴ Conforme depoimento do capitão João David Marques.

⁵⁵ LOFTHOUSE, Tony, MAYERS, Gilbert, NEWTON, David, THOMPSON, Michael. *Cochrane Shipbuilders, Vol I:1884-1914*, p 99.

no total de 34 homens. O navio chegou ao banco Banquereau a 28 de Maio depois de se abastecer de carvão na Horta. No dia seguinte, o mestre assumiu o comando e começou a pescar⁵⁶. No dia 6 de Junho, o mestre não quis pescar por alegar não haver peixe, mas vendo que outros arrastões pescavam, finalmente acabou por largar a rede. Ao dia 11, o mestre não quis pescar novamente, todavia, acabou por fazê-lo mais tarde. Nesse mesmo dia, o capitão escreveu no Diário, que o mestre só pesca entre as 7 e as 18 horas. A 13 de Junho, o capitão escreve que o mestre não quer pescar e não permite observações. No dia 14 às 11.00 o saco da rede, rebentou por culpa do mestre que o içou sem o dividir em sacadas. Pode ler-se, que quase todos os dias, raramente se pescava o dia todo e também há sempre reparos do capitão. A 25 de Junho 1910, o navio parte para Port Sidney para se abastecer de carvão, aonde atracaram às 18 horas. O livro termina aqui⁵⁷.

Conclui-se que havia um conflito permanente entre o capitão e o mestre, prejudicando a campanha e os interesses do armador embora conste que fez uma boa pesca. Por outro lado, o navio só tinha autonomia para um mês e o carvão era caro e pago em libras levadas pelo navio, o que não agradava ao armador. O navio fez duas campanhas ao bacalhau, em 1909 e 1910. Não foi possível esclarecer melhor este assunto, porque até agora não foram encontradas as saídas e as entradas no porto de Lisboa no AM. No intervalo das campanhas, o navio pescou na costa de Portugal e na de Marrocos e, embora trouxesse peixe, não obteve bons lucros. Importa não esquecer que o navio era novo, grande e a sua amortização muito difícil por competir com outros arrastões melhor adaptados e comprados em segunda mão⁵⁸.



Foto 9. *Elite* imobilizado na Azinheira, ao lado do *Gazela 1º*. Antiga foto encontrada numa parede da sede da Parceria na Azinheira Velha. Bensaúde & Cia.

O navio foi imobilizado, em 1912 a aguardar uma decisão sobre o seu futuro⁵⁹. Entretanto estalou a Grande Guerra e em 1916, Portugal entrou na contenda. Foram mobilizados vários navios mercantes dos quais se destacaram 10 arrastões do alto e o *Elite*. Oito foram destinados a serem usados como caça-minas, para operarem aos pares com equipamento de rocega de minas fornecido pela missão militar inglesa.

⁵⁶ Ver Apêndice 8.

⁵⁷ Diário de Náutico, *Elite* 1909, Arquivo de Marinha, Doc. 628, 6/III/7/3.

⁵⁸ Conforme testemunho do capitão Francisco Correia Marques.

⁵⁹ Idem.

Um em cada par recebeu uma peça de artilharia. O perigo era real, pois o estuário do Tejo foi minado por submarinos alemães. A rocega foi eficiente e quase todas as minas foram rocegadas, embora uma tenha afundado o **Roberto Ivens**, ex. arrastão de alto **Lordelo** e fez 15 mortos. Os outros três arrastões, os maiores, foram usados como patrulhas de alto mar e usados na escolta dos navios de comércio entre o Continente e as Ilhas e, pontualmente, na escolta dos transportes entre Lisboa e Brest⁶⁰. Para isso, foram fortemente artilhados com o material disponível. O **Elite**, rebaptizado **Augusto de Castilho**, recebeu, entre outro equipamento militar, uma peça Hotchkiss de 47 mm numa plataforma sobre o castelo da proa, mais tarde uma outra à ré também numa plataforma. Mais tarde, trocou a peça de proa por uma de 65 mm. Um canhão de 76 mm previsto nunca chegou a ser instalado. O navio executou diversas missões de escolta a navios mercantes, nas ligações Lisboa, Açores e Madeira e ainda uma escolta a Brest⁶¹. Teve vários contactos com submarinos alemães. Estes preferiam torpedear os alvos submersos evitando os escoltadores. Quando não havia escoltas o submarino atacava à superfície e com o canhão. O procedimento dos escoltadores caracterizava-se em disparar sobre o submarino ou o que parecia ser um submarino. No dia 18 de Outubro de 1918, numa destas missões, o **Augusto de Castilho** escoltava o paquete **San Miguel** da Empresa Insulana de Navegação com 204 pessoas a bordo, quando entre o Funchal e Ponta Delgada, cruzou com o novo submarino, o **U139**, no seu cruzeiro inaugural a 200 milhas dos Açores. O submarino fora construído para se medir com os escoltadores. Para isso, fora equipado com 2 peças de 150 mm, abastecido com granadas explosivas e protegido com uma cintura blindada de 50 mm. Este era comandado pelo Capitão Tenente, Lothar von Arnould de la Périère⁶². O navio patrulha interpôs-se entre o submarino e o paquete, apesar de não ter atingido o submarino, obrigou-o a manobrar e entretê-lo enquanto o paquete desaparecia no horizonte à velocidade máxima. O navio patrulha após esgotar as suas munições e atingido repetidas vezes, foi capturado pelo submarino que deixou partir os sobreviventes em duas embarcações. Estes alcançaram os Açores após remarem durante vários dias em condições extremas especialmente numa delas, que transportava feridos e estava com um rombo. O submarino não perseguiu o paquete por os seus diesels não permitirem a velocidade máxima, dado não estarem afinados, além disso o submarino tinha os periscópios avariados por ter sido abalroado por um navio que tinha torpedeado, dias antes quando este se estava a afundar. Esse abalroamento, amolgou a torre do submarino e foi assumido que tinha sido resultado do combate com o **Augusto**

⁶⁰ CORREIA do INSO, Jaime, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, pp 40/41.

⁶¹ AMORIM LOUREIRO, Carlos Gomes de, *A História de um Navio “O Gil Eanes”*, p 72.

⁶² Lothar Arnould, comandou o U35 e o U139 e afundou 446.000 toneladas de navios, durante a Grande Guerra. Este record nunca foi batido. Na Segunda Guerra Mundial, foi o comandante naval alemão do canal da Mancha. Em 1941, perdeu a vida num acidente de avião. <http://www.uboot.net>.

*Castilho*⁶³. O combate foi filmado de bordo do submarino⁶⁴. Perderam a vida o comandante Carvalho Araújo, quatro marinheiros, um aspirante de marinha e um civil, estes dois últimos passageiros. Este combate foi descrito por vários autores, incluindo o imediato e o do chefe de máquinas do navio patrulha. A melhor descrição no entender do autor é a de Saturnino Monteiro⁶⁵ pela sua objectividade e suficiente distância histórica. O submarino, após a Guerra, foi entregue à Marinha Francesa, que o manteve até 1934, tendo sido tecnicamente avaliado e testado e cujos registos chegaram até nós, inspirando a marinha francesa na construção de um navio deste tipo, o cruzador submarino *Surcouf* (1932-1942)⁶⁶.

Voltando ao *Elite*, foi uma aposta num método de pesca que estava longe de estar terminado. O navio foi caro, a sua operação usava combustível que era dispendioso, perdiam-se dias de pesca para atestar as carvoeiras e não se sabia como pescar. Os portugueses tinham dificuldade em se adaptarem a trabalhar em equipa. Toda a gente, só queria trabalhar com dóris. O investimento serviu de motivo para que em Portugal não se voltasse a falar de arrastões durante 25 anos⁶⁷.



Foto 10. O *Augusto Castilho*, no fim do combate, vai ser abordado pelo submarino. Os últimos tripulantes estão no escaler do navio que se vê à popa do navio patrulha e que vão chegar à ilha de Santa Maria depois de percorrerem 200 milhas a remos. MML

⁶³ OLIVEIRA, Maurício de, *Armada Gloriosa*, pp 116/117.

⁶⁴ CUTILEIRO, Alberto, *O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1.º oficial encarregado da artilharia, capitão-tenente Kurt Von Pistor*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

⁶⁵ MONTEIRO, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol VIII, pp 140-148.

⁶⁶ GARIER, Gérard, *Sous-Marin en France*, Tome 4, pp 239-257.

⁶⁷ Conforme testemunho do capitão Francisco Correia Marques.

Capítulo 3 – Depois da Grande Guerra

A Grande Guerra (1914-1918) perturbou fortemente a pesca do bacalhau, não só, pela ameaça dos submarinos, como pelo receio das tripulações em embarcarem, a falta de cobertura por parte dos seguros e pela dificuldade de se obter os apetrechos necessários para equipar os veleiros. Os armadores foram relutantes em aumentar as remunerações dos pescadores para os



Foto 11. Lugres bacalhoeiros a invernhar na Ria de Aveiro na década de vinte. Nesta época, a pesca era praticada em escala razoável por vários países. Bacalhoeiros.

compensar dos riscos, apesar do preço do bacalhau ser compensador. Após a guerra, as pescas foram rentáveis e o número de embarcações não cessou de aumentar. Em 1913, último ano de paz, foram enviados 38 navios aos bancos; em 1918 apenas 11 e em 1920, de novo em paz, o número subiu para 30 navios. O esforço sobre a pesca não cessou de crescer nos anos seguintes⁶⁸.

Com o objectivo de se avaliar o estado da indústria, foi enviado à Terra Nova, em 1927, a bordo do transporte da Marinha de Guerra *Gil Eannes*, o almirante Francisco Aníbal Oliver. Mandado pela Comissão Central de Pescarias, tinha como objectivo analisar o estado das pescas. Esta viagem foi bastante publicitada e foi elaborado um relatório, que se tornou num verdadeiro Livro Branco da Pesca do Bacalhau⁶⁹. Esse relatório continha informações, instruções e recomendações de como se deveria



Foto 12. Transporte *Gil Eannes* atracado à ponte cais do velho Arsenal. Futuro navio de apoio da frota bacalhoeira. MML.

organizar a indústria da pesca do Bacalhau a todos os níveis. Destacando os hábitos do bacalhau,

⁶⁸ AZEVEDO, Manuel Roque, «*O bacalhau na economia portuguesa*», *Revista de Marinha* n° 110, p 12.

⁶⁹ OLIVER, Francisco Aníbal, *Relatório da comissão desempenhada a bordo do transporte “Gil Eannes” nos bancos da Terra Nova*.

os locais onde o procurar, o tipo de pesca, o isco a utilizar e como devia ser escalado. Obviamente que, em seis meses, não era possível obter tanta informação sem o apoio de estudos anteriores e do recurso a quem sabia, como aliás Aníbal Oliver referiu e sublinhou no seu relatório. Neste documento, destaca-se, entre muitas outras, a indicação para a busca de pesqueiros em vez do tradicional recurso à sorte e ao palpite do capitão. Estão claramente indicados no relatório os hábitos do bacalhau e como o procurar, usando para isso o termómetro de profundidade.

Neste relatório propunha-se ainda que tipo de apoios que o Estado deveria atribuir à pesca do bacalhau. Propostas estas, conforme Aníbal Oliver assinalou, já tinham sido referidas no trabalho apresentado por Moses Amazalak⁷⁰, em 1921 e que acabaram por ser seguidas, pelo Estado Novo

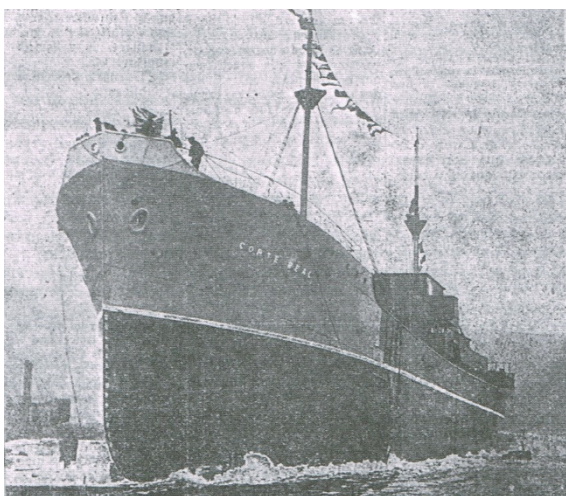


Foto 13. Lançamento à água do Corte Real, futuro Le Jacques Coeur. O Figueirense.

a partir de 1934. Por fim, e baseado na campanha de 1927, Aníbal Oliver destacava o envio, nesse ano, de 49 navios à vela. Na base de 3.000 quintais de bacalhau capturado por navio para satisfazer o consumo de bacalhau em Portugal nesse ano, sem recorrer à importação, ter-se-ia que enviar 300 navios aos bancos. Ora, isso seria impossível num prazo razoável por não haver, naquela época, os estaleiros, as secas, as tripulações e, principalmente, os armadores e os capitais, para armar os 251 navios em falta, mesmo fazendo construir

menos navios, mas de maiores dimensões.⁷¹ A solução passaria, assim, por introduzir a pesca com vapores de arrasto, pois um arrastão (nessa altura) substituíria cinco veleiros. Fez, contudo, a reserva de que os vapores de arrasto portugueses existentes, tendo tonelagem inferior à requerida, tornava necessário fretar arrastões adequados para se proceder a experiências⁷². O relatório termina com a lista dos arrastões a pescar nesse ano de 1927, na Terra Nova, fornecida ao sr. Almirante pelo armador Louis Legasse. Dos 48 navios da lista, 16 têm mais de 900 toneladas de arqueação bruta e os restantes não caem abaixo das 405 toneladas, ou seja, são grandes arrastões. Todos os navios, excepto dois espanhóis, eram franceses⁷³. O relatório não teve imediata aceitação, por um lado, porque as pescas estavam a ser rentáveis, por outro, devido à falta de capitais, além de que o Estado nessa época tinha outras prioridades e os armadores eram resistentes à

⁷⁰ AMAZALAK, Moses Bensabat, *A Pesca do Bacalhau*, pp 34/37.

⁷¹ OLIVER, Francisco Aníbal, *Ibidem*, p 24.

⁷² Idem, *Ibidem*, p 125. Já se sabia, que para a pesca do bacalhau, eram necessários arrastões próprios, como foi o caso do *Elite*.

⁷³ Idem, *Ibidem*, anexo desdobrável.

mudança. A recomendação de enviar todos os anos à Terra Nova o **Gil Eannes**, também era referenciada no relatório, mas com um número elevado presos políticos a deportar, tropas para enviar para as colónias e com falta de outros navios para o efeito, o navio só passou a apoiar a pesca de forma continuada a partir de 1937⁷⁴.

Contrariando o imobilismo dos armadores portugueses, em Novembro de 1930, forma-se em Lisboa a Bacalhau de Portugal, SARL e, logo em Maio de 1931, esta empresa anuncia a contratação para a construção de dois arrastões a motor no estaleiro de,



Robert Thompson & Sons Lda, em Sunderland na Grã-Bretanha, pela soma total de 45 mil libras⁷⁵. Os navios, quase terminados, foram baptizados de **Corte Real** e **Descobridor** e deveriam partir para os Bancos no fim de Maio desse ano. Pouco depois, o estaleiro informava sobre o incumprimento por parte do armador português das suas obrigações e, por este motivo, os navios não foram entregues. Entretanto o estaleiro entra em autoliquidação, resultando na imobilização dos navios durante dois anos, até serem comprados pela Morue Française de Fécamp em Maio de 1933⁷⁶. Estes, considerados os maiores do mundo nessa altura, com 1.165,40 toneladas de arqueação bruta e 677,03 toneladas de arqueação líquida, eram equipados com um Diesel Atlas Polar de 850 HP. Segundo a “Motor Shipbuilding”, os navios dispunham de porões refrigerados. A fazer fé nos registos franceses, os navios eram iguais aos quatro comprados pelo mesmo armador a estaleiros ingleses em 1930: o **Saint-Martin Legasse**, o **Président Houduce**, o **Sptizberg**⁷⁷ e o **Groenland**⁷⁸. Este armador por esta época também dispunha de oito grandes veleiros para a pesca à linha.

A Morue Française que mudou de designação para Compagnie Générale de Grande Pêche em 1935, pertencia à família Legasse. O **Corte Real** passou a chamar-se **Le Jacques Coeur** e tinha no costado o distintivo F.773. O navio pescou na Terra Nova, na Islândia, na Groenlândia, no Sptizberg e no Mar Branco. Em 1940, foi imobilizado no Sul da França. Capturado pelos alemães

⁷⁴ AMORIM LOUREIRO, Carlos Gomes, *A História de um Navio “O Gil Eanes”*, p 183.

⁷⁵ PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau, Vol. 1*, pp 313/314.

⁷⁶ DAUSSY, Jack, *Ibidem*, pp 155/159.

⁷⁷ Será o **Santa Princesa** da EPA, em 1940. Ver capítulo 4.

⁷⁸ DAUSSY, Jack, *Ibidem*, pp 109/121.

em Dezembro de 1942, foi rearmado como o caça submarinos **UJ.2205**, acabando por ser torpedeado ao largo de Palermo, na Sicília a 18 de Abril de 1943, pelo submarino britânico **Unseen**⁷⁹. Como os arrastões franceses pescavam mais bacalhau do que o seu mercado consumia, em 16 de Maio de 1938 é pedida autorização para o **Le Jacques Coeur** descarregar directamente 1.000 toneladas de bacalhau verde, em portos portugueses, comprado pela Comissão Reguladora de Comércio de Bacalhau⁸⁰.

O **Descobridor** foi rebaptizado **Le Duguay-Trouin** (F.774). O navio pescou nos mesmos locais



Foto 15. **Le Duguay-Trouin** em Fécamp, ex. **Descobridor**. Jack Daussy.

e foi imobilizado no Sul da França em 1941. Em Setembro foi autorizado a ir pescar ao largo da Mauritânia, escapando assim à captura pelos alemães e à destruição pelas esquadras anglo-americanas. Em 1944, juntamente com mais três arrastões e escoltados por navios de guerra franceses, voltaram a pescar na Terra Nova. No final da faina descarregaram os seus porões, contribuindo assim para aliviar a fome na França devastada pela guerra. O navio mudou de armador, em 1953 e, em 1964, foi vendido a uma empresa grega, sendo posteriormente baptizado **Posidon** e navegou até 1983⁸¹. A história da Faina Maior teria sido diferente se estes navios tivessem chegado a Portugal em 1931.



Foto 16. Lugre **Santa Izabel** da EPA. nos mares da Gronelândia. O navio está pintado cor sangue de boi. Esta cor era muito usada e os navios pareciam mais limpos do que com a cor branca, adoptada a partir de 1942. Pintura de Roger Chapelet, existente no MML.

A Parceria, também ponderou a hipótese de fazer construir um arrastão a vapor. Em 1927 pediu cotação para um navio deste tipo, o navio não foi

construído, mas o relatório de apreciação da proposta, diz que, o navio estava equipado com

⁷⁹ DAUSSY, Jack, *Ibidem*, pp 155/156.

⁸⁰ Correspondência entre CRCB e Director Geral Alfandegas, 16 maio 1938, pasta 475, Arquivo CRCB, MMI.

⁸¹ DAUSSY, Jack, *Ibidem*, pp 157/159.

serpentinhas de refrigeração dos porões há semelhança do que sucedia no *Elite*. Essas serpentinhas seriam usadas para manter os porões a baixa temperatura (0°C) e reduzir assim, as perdas de gelo embarcado no porto de armamento⁸².

No final dos anos vinte, começou a rarear o peixe nos bancos, situação que já se vinha constataando. Essa quebra nas pescas levou à retirada imediata de vários navios e ao encerramento de vários armadores⁸³. Em 1930, o capitão do *Santa Mafalda*, João Pereira Gajeira, tendo ouvido dizer que navios franceses⁸⁴ tinham feito boas pescas na Groenlândia face às fracas pescas na Terra Nova, ainda em 1930, rumou para Norte. Porém, foi detido devido ao gelo no estreito de Davis, pelo que teve de desistir e voltar para a trás. Por outro lado, não tinha uma ideia precisa onde se dirigir e, principalmente, o seu navio e a tripulação não estavam preparados para tal aventura. Com melhor preparação e com o suporte dos accionistas, em 1931, rumou à Gronelândia logo que se percebeu que o bacalhau continuava ausente na Terra Nova. Seguiram-no: o *Santa Izabel* do capitão Manuel dos Santos Labrincha e o *Santa Joana* capitaneado por João Ventura da Cruz, todos da EPA, assim como o *Santa Luzia* da EPV comandado pelo Aquiles Gonçalves Bilelo. Este último navio, teve de ser rebocado parte da viagem e estava em péssimo estado. Essa decisão foi temerária, pois as águas da Gronelândia apenas permitiam o acesso entre Julho e Agosto e, nem as tripulações, nem os navios estavam preparados. Apesar de todas as adversidades, a viagem foi um sucesso, pois foi possível carregar os navios em menos de dois meses. Os navios voltaram salvando a indústria bacalhadeira da falência⁸⁵.

A ida à Gronelândia foi o recurso encontrado para ultrapassar a escassez de bacalhau na Terra Nova, provocada pelo aumento da temperatura média da água no Atlântico Norte, provavelmente devido a uma alteração do Gulf Stream que ocorreu por essa época.

A temperatura da água, na Terra Nova, passou a ser de 4 a 10 graus positivos, quando o bacalhau prefere entre 0 a 8 graus positivos. Nos oceanos as temperaturas das diversas camadas, estão estratificadas em altura, mas também em largura, de acordo com as várias correntes que se cruzam em cotas diferentes e cada corrente tem a sua temperatura. Preferindo o bacalhau a sua zona de conforto, mas não descurando as zonas onde abundam as espécies que lhe servem de alimento, ainda que estas prefiram outras temperaturas, Isso obriga a que seja necessário procurar continuamente, através da medição das temperaturas, os cardumes de bacalhau⁸⁶.

⁸² Conforme relatório de apreciação da proposta por deferência de Bensaúde & Cia.

⁸³ CORREIA MARQUES, Francisco, LOPES, Ana Maria, *Ibidem*, p 99.

⁸⁴ LACROIX, Louis, *Les Derniers Voiliers Morutiers*, pp 175/178.

⁸⁵ SÃO MARCOS, João Laruncho de, «Derivas à Faina Maior», *Bora Te Beio*, Nºs 195 a 203.

⁸⁶ OLIVER, Francisco Aníbal, *Ibidem*, p 92/95.



Foto 17. Lugre-patacho *Zazpiakbat*. Em 1936, capturou 14.000 quintais. Imobilizado em 1940, foi afundado em 1944 no porto de Marselha pelas tropas alemãs em retirada. Jack Daussey

Nessa época, a ida dos navios portugueses foi considerada um acto de heroísmo, pelo imprevisto e pelo desconhecido, embora essas águas fossem já frequentadas por pescadores canadianos e noruegueses. Em 1927, esta área passou a ser frequentada por grandes veleiros franceses que realizaram pescas razoáveis, nomeadamente, o *Zazpiakbat*⁸⁷ da família Legasse. Este navio de

quatro mastros armava em lugre-patacho. Era um antigo navio de comércio, construído, em 1922, de casco de aço e tinha 786 tab. Movido por dois motores Diesel, armava dórís com motor para 2 homens. Dispunha de luz eléctrica, TSF e frigorífico para isco. Estava preparado para pescar na Gronelândia. Em Portugal não havia nada igual. Levamos muito tempo a copiar os métodos franceses. Estes, em 1929, enviaram uma equipa do Office des Pêches que realizou um estudo sobre as condições hidrológicas da costa Ocidental da Gronelândia e fez recomendações sobre a pesca do bacalhau⁸⁸ nessas águas.

Por volta de 1970, sem se que se perceba a causa, o bacalhau desapareceu da Gronelândia, provavelmente devido a um fenómeno de mudanças de correntes inverso ao dos anos trinta.

Também olhando para a maneira como os franceses pescavam, ninguém se lembrou de ir explorar o Atlântico Noroeste, mais precisamente na Islândia, no Sptizbergen e no Mar Branco, zonas frequentadas há muito por navios franceses e ingleses. Só em 1971, 4 navios tentaram estas águas, sem sucesso, mas face às boas pescas que se estavam a realizar na Terra Nova, voltaram para trás. No Verão de 1974, com a falta de peixe generalizada, experimentaram pescar no Sptizbergen com grande sucesso, para onde se deslocou uma parte importante da frota⁸⁹.

⁸⁷ <http://www.fecamp-terre-neuve.fr/Navires/Zaza2.html>

⁸⁸ LOTURE, Robert de, *Histoire de la Grande Pêche de Terre Neuve*, p 147.

⁸⁹ AVEIRO, Valdemar Cravo da Cruz, *80 Graus Norte*, pp 138-141.

Capítulo 4 - Os anos trinta

Após a descoberta do “caminho marítimo” para os abundantes stocks de bacalhau na costa ocidental da Gronelândia em 1931, verificou-se uma nova corrida à pesca do bacalhau. Logo em 1932, a pesca passou a ter início na Terra Nova, desde meados de Abril até fins de Maio. A meio de Junho os navios chegavam à Gronelândia e se não tivessem ainda os porões cheios regressavam à Terra Nova a meio de Agosto e até meio de Outubro estavam de regresso. Em 1932, já dois veleiros estavam motorizados, o *Luzitânia III*⁹⁰ e o *Gamo*⁹¹. A motorização dos lugres nunca tinha sido ponderada, pois até então os navios navegavam à vela até aos bancos. Após escolhido o melhor local, passavam à pesca sem grandes deslocações, até voltarem no final da campanha, apanhando ventos favoráveis e frequentes nos dois sentidos. A partir do momento em que a pesca se passou a processar também na Gronelândia, a travessia das 1.200 milhas entre a Terra Nova e a Gronelândia estava sujeita a zonas de calmaria e não se podia esperar pelo vento. Por fim, o motor era a garantia de evitar aos icebergs e os *growlers*, que não tinham data certa para aparecerem.

A motorização incluía também o molinete a motor para suspender a amarra sem recurso à quase totalidade da tripulação. Instalaram-se geradores para a câmara frigorífica e para o funcionamento do aparelho de TSF, que começou a ser indispensável. A motorização foi um processo rápido⁹². Com efeito, em 1933, dos 35 lugres, 7 estavam motorizados. Em



Foto 18. Luger *Lusitânia III*, no Tejo. Foi motorizado em 1932. Em 1946 foi reconstruído, apenas as obras vivas de madeira foram conservadas, o restante foi realizado de aço. Passou a ser o *Terra Nova*. Pescou até 1960. GANPB.

⁹⁰ O *Luzitânia III* da Luzitânia, *Livro de Registos n.º 5*, Capitania do Porto da Figueira da Foz, fl 100.

⁹¹ O *Gamo* da Parceria Geral de Pescarias, *Livro de Registos n.º 16*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 10.

⁹² Segundo o testemunho do capitão Francisco Correia Marques, os primeiros veleiros receberam motores de 120/200 HP, que se revelaram insuficientes. Estes apenas permitiam no máximo 5 nós de velocidade e não os 7 nós anunciados pelos fabricantes. Assim os navios tinham dificuldade em vencer as correntes na Gronelândia frequentemente com 3 nós.

1939, 39 lugres estavam motorizados e apenas 7 não tinham motor⁹³. Este investimento obrigou a um esforço enorme por parte dos armadores, com a EPA e a Parceria na vanguarda da motorização. No entanto, existiam muitos navios que pela sua construção ou por serem os mais pequenos, não permitiam a instalação de um motor⁹⁴. Estes últimos, foram sendo abatidos ou transferidos para o comércio marítimo. O último, o *Ana Maria* (ex. *Árgus* de 1885), pescou até 1958, quando naufragou.

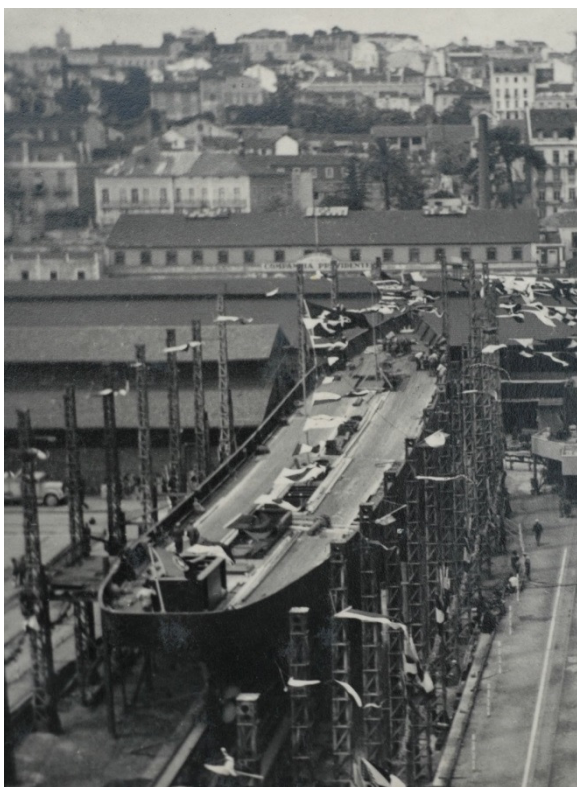


Foto 19. Lugar *Creoula* na carreira de construção no estaleiro da CUF. Construídos em 62 dias úteis de trabalho, juntamente com o gémeo *Santa Maria Manuela*, o que foi considerado um grande feito. Não esquecer que apenas o casco, as travessas e os pilares foram construídos em aço. Nos pavimentos e nos forros foi utilizada madeira. Parceria.

Entretanto, em 1934, o Estado Novo tomou conta das pescas no geral e da pesca do bacalhau em particular e, a par de outras medidas, estabeleceu como prioridade imediata a motorização dos lugres que restavam e autorizou a compra de mais navios no mercado de ocasião, já que a construção de novos lugres não podia ser implementada de imediato.

Assim foram adquiridos em 1935, o *Ana I*, o *José Alberto*, o *Labrador*, o *Senhora da Saúde*, o *Santa Quitéria*, o *Terra Nova*, todos motorizados e o *Normandie*, embora este último, sem que se saiba o porquê, não era motorizado. Por fim, já em 1936, mais uma aquisição, a última, o *Milena*. Os navios adquiridos em segunda mão, apesar de velhos e fracos, eram uma solução temporária. Entretanto, ainda em 1936, entrou ao serviço o primeiro luge do plano de renovação da frota, o *Brites* de 8.300 quintais⁹⁵, que seria seguido de mais 16 navios. A partir deste momento, não foi autorizada mais nenhuma aquisição

de navios com mais de dez anos, que regulamenta a aquisição de embarcações de pesca. O decreto, contudo, teve exceções, como se verá mais adiante⁹⁶.

⁹³ CRCB, Campanha 1939/40, *Inscrição de navios enviados à pesca do bacalhau*. Arquivo CRCB, MMI.

⁹⁴ O último luge a ser motorizado, foi o luge-patacho *Gazela 1º*. Por não haver espaço a ré e depois de várias hesitações, o navio foi alterado nos estaleiros da CUF, em 1938/39, obrigando à reconstrução da popa e à mudança do mastro da mezena, três metros mais para vante, o que levou a que o navio ficasse sem os mastros equidistantes.

⁹⁵ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 20.

⁹⁶ Decreto 27.798 de 29 de Junho de 1937. Este decreto não foi só destinado à pesca do bacalhau, mas também à pesca do alto, onde também foram adquiridos vários arrastões em segunda mão, pela C.P.P., mas neste caso as

Das aquisições realizadas destacou-se a do lugre de 4 mastros, **José Alberto** de 11.000 quintais, pela Sociedade de Pesca Oceano. Este navio tinha a particularidade de ser construído em aço, contrariando, desta forma, o receio dos armadores em usar de navios neste material, pois a salmoura resultante da salga do bacalhau, é fortemente corrosiva, havendo o receio de que estes ficassem sem o casco⁹⁷. De facto, o aço é atacado pela salmoura, mas há muito que tinham sido desenvolvidas tintas eficazes para protecção da chapa de aço, além de que, os porões para peixe salgado eram forrados de madeira. Copiando os armadores franceses, foram ainda construídos, logo a seguir, três grandes lugres de quatro mastros, em aço de 11.000 quintais, nomeadamente o **Creoula**, o **Santa Maria Manuela**, ambos de 1937, e o **Árgus**, em 1939. Estes três navios, que têm a particularidade de ainda hoje existirem, eram considerados verdadeiros anacronismos, por uns e excelentes navios, por outros. Foram construídos para a Gronelândia, por serem mais rápidos, mais seguros e terem maior capacidade⁹⁸. Apesar de melhor remunerada, a pesca na Gronelândia não era do agrado de muitos pescadores que a recusavam, por causa do frio intenso, do gelo e dos temporais frequentes. Para isso, recorriam ao expediente de se oferecerem voluntários para embarcar em lugres sem motor, que já se sabia que não iam à Gronelândia⁹⁹.

Para aproveitar a abundância de peixe na Gronelândia e face ao pouco tempo disponível permitido pelas condições meteorológicas os veleiros, levavam muito tempo a chegar aos bancos. Os arrastões movidos ainda a carvão não tinham a autonomia suficiente, por um lado e por outro os fundos mal conhecidos e, muito rochosos, destroçavam os aparelhos de arrastar.

Em França, para ultrapassar este problema foram adquiridos dois navios de comércio com alguma idade por armadores diferentes, ambos em 1930¹⁰⁰, movidos a vapor e com paióis de carvão suficiente para a campanha. O primeiro de nome **Madeleine**, de 1.133 tab do armador Léon Poret e outro de nome **Gure Herria**, de 1.330 tab da Morue Française, foram equipados com alojamentos para 65 pescadores e com frigorífico para o isco. A pesca realizava-se com dóris motorizados com 2 pescadores, como era hábito nos veleiros franceses¹⁰¹. Os navios assim transformados, e aos quais os franceses deram o nome de *cordiers*, têm sucesso e trazem grandes quantidades de bacalhau.

compras foram vantajosas. Os navios eram relativamente novos. A maior parte dos navios adquiridos para este tipo de pesca duraram até aos anos oitenta.

⁹⁷ *Livro de Registos n.º 5*, Capitania do Porto da Figueira da Foz, fl 104.

⁹⁸ Conforme testemunho de Francisco Correia Marques. Os cascos de aço tinham elevada elasticidade para suportar os choques com os growlers na Gronelândia, comparados com os navios em madeira.

⁹⁹ Conforme testemunho de Manuel Luís Pata. Nos anos cinquenta os veleiros com motores fracos, também não iam à Gronelândia

¹⁰⁰ DAUSSY, Jack, *Ibidem*, pp 123/125 e 129/132.

¹⁰¹ Segundo os testemunhos de vários capitães, os pescadores portugueses, nunca aceitaram trabalhar com doris de dois homens, desprezando sempre o trabalho em equipa. Ver MARQUES DA SILVA, António, *Um Pequeno Herói*, p 13.

No entanto, o primeiro naufraga em 1933 e o segundo pesca até 1947, até que se torna menos eficiente quando comparado com os arrastões mais recentes. Assim, mais tarde, este navio foi equipado com uma instalação de congelação que usava salmoura a -18°C para arrefecer o peixe. De seguida, este era pulverizado com água após lavagem, ficando coberto por uma película de gelo que o isolava, antes de entrar no

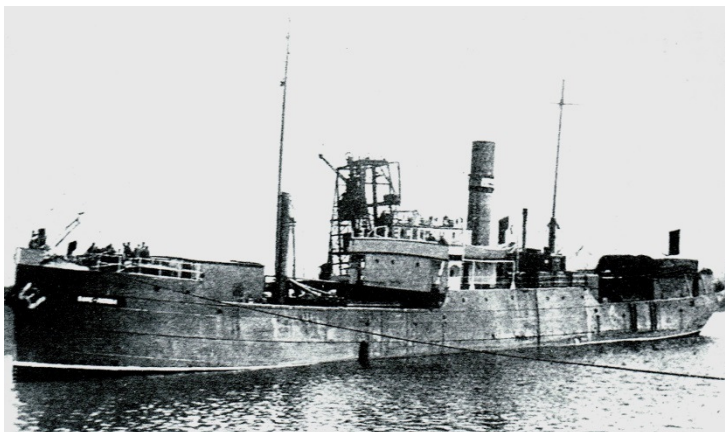


Foto 20. O cordier francês *Gure Herria* construído como navio de carga em 1919, tem à proa e à popa os alojamentos para os pescadores. Esta foi uma solução de compromisso e antecede o conceito dos modernos navios-fábrica. Jack Daussy.

porão frigorífico. O equipamento era muito primitivo, mas funcionava especialmente para a sölha, capturada nos intervalos das campanhas ao bacalhau. O inconveniente era o peso da instalação, 400 toneladas, além da falta de equipamento de frio no circuito de distribuição a retalho em França, nos anos trinta, não permitindo melhor rentabilidade¹⁰². Vinte cinco anos depois a distribuição de congelados banalizou-se e o tamanho dos equipamentos de congelação tornaram-se mais pequenos.

Em 1938, a par da construção dos grandes lugres, foi lançada a construção de dois grandes



Foto 21. Navio-motor para a pesca à linha *Santa Maria Madalena*, em construção nos estaleiros da Rocha em Lisboa, arrendados à CUF em 1938. Estes estaleiros vão construir um número considerável de navios em pouco tempo e vão servir de fonte de pessoal qualificado aos estaleiros que se vão espalhar pelo país na década seguinte. Foto Manuel Novais.

navios a motor para a pesca à linha. Provavelmente, por decalque da ideia francesa dos *cordiers* e com o mesmo objectivo de agilizar o acesso à Grönelândia. Foram encomendados aos estaleiros da CUF em Lisboa, o *São Ruy* e o *Santa Maria Madalena*, para a EPV, usando como base o projecto de um navio de comércio que os mesmos estaleiros iam construir para a empresa de navegação Sociedade Geral que foram o *Costeiro Terceiro* e o *São*

¹⁰² DAUSSY, Jack, *Ibidem*, pp 155/159.

Macário. Os navios começaram a pescar em 1939 e tiveram grande sucesso. Eram grandes, seguros e tinham alojamentos muito superiores aos dos lugres. O primeiro só seria demolido, em 1992 e o segundo naufraga na Gronelândia, em 1959¹⁰³.

Mas não ficou por aqui a construção de navios motores para a pesca à linha. Outro navio deste tipo foi o **Viriato**, encomendado pela Lusitânia em 1938, na Holanda, ao estaleiro G. Koster Hgn em Groningem e lançado à água em Abril de 1940. Não foi entregue por ter sido capturado pelas tropas alemães quando invadiram a Holanda, nem foi possível recuperar o navio por meios diplomáticos porque não ser ainda um navio português. Perdeu-se sem deixar rasto na guerra¹⁰⁴.

Entretanto, em 1935, a EPA encomendou ao estaleiro dinamarquês Nakskov SV, um arrastão baptizado de **Santa Joana**¹⁰⁵, para substituir o seu lugre do mesmo nome naufragado na Terra Nova em 30 de Junho desse mesmo ano. A compra foi uma iniciativa do armador Egas Salgueiro.

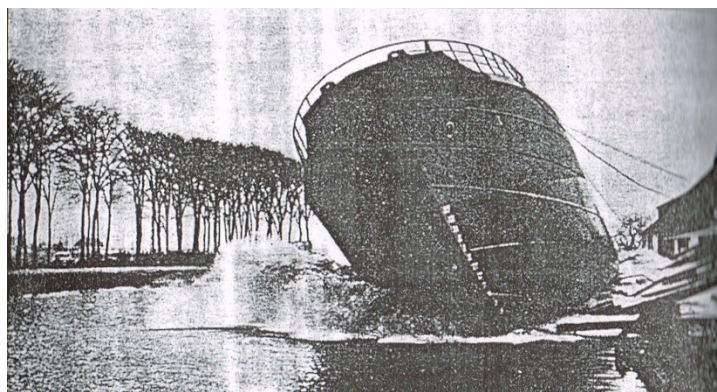


Foto 22. Lançamento do Viriato, em Groningem, dias antes da invasão alemã. Estava previsto participar na campanha de 1940. Jornal do Pescador.

Foi contratada a orientação da construção do navio, assim como para a compra dos materiais necessários à pesca, à sociedade francesa “Compagnie Générale de Grande Pêche”, pertencente à família Legasse¹⁰⁶ com sede em Paris. Foram ainda contratados para embarcar no navio, por dois anos¹⁰⁷, o mestre da pesca, o mestre de redes, o mestre da salga e dois maquinistas. Os salários dos monitores franceses eram pagos pela EPA em francos, assim como 25% da carga pescada. Por seu lado a Compagnie Générale estava obrigada semanalmente a informar as posições e o resultado das pescas dos seus arrastões. O navio na primeira viagem trouxe 914 toneladas de bacalhau verde, o que foi um sucesso, apesar de criar problemas. Com efeito, enquanto os navios de pesca à linha, no final de cada campanha, se mantêm carregados, o bacalhau vai sendo descarregado porão a porão, ou camada a camada, directamente para a seca. Para ser mais preciso, o hábito consistia em descarregar um terço do bacalhau e proceder ao seu processamento de modo

¹⁰³ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fls 10 e 11.

¹⁰⁴ PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 2. pp 78 e 87.

¹⁰⁵ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 22.

¹⁰⁶ Em 1926, Louis Légasse de origem basca, colaborou com acionistas espanhóis, entre os quais o rei Afonso XIII, na orientação técnica na constituição da sociedade de pesca PYSBE, Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, em Pasajes no País Basco. Esta sociedade fez construir rapidamente seis grandes arrastões entre 1927 e 1929. Os dois primeiros foram vistos pelo almirante Oliver em 1927.

¹⁰⁷ Listas de tripulantes do **Santa Joana**, campanhas 1936, 1937 e 1938, Arquivo CRCB, MMI.

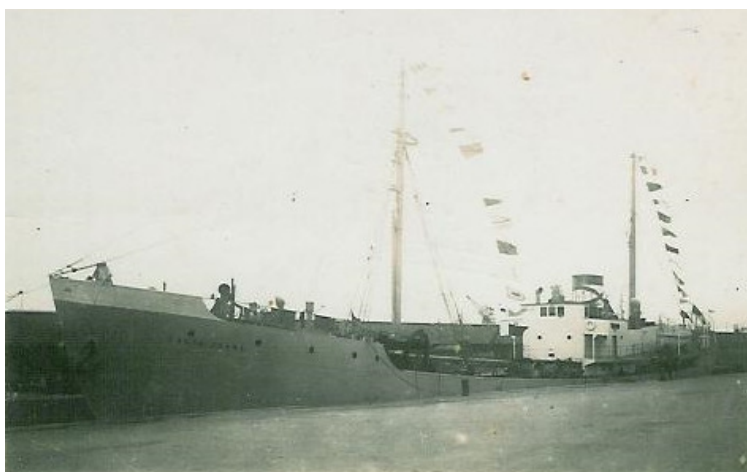


Foto 23. *Santa Joana* no porto do Havre, em 1936, acabado de construir. Aguarda o embarque dos aprestos para a pesca, comprados em França. Bacalhoeiros.

a poder ser comercializado antes do Natal desse ano. O restante era descarregado a partir do mês de Janeiro seguinte. Manter o bacalhau verde no porão sem ventilação e coberto de sal, impede o *rouge* e atrasa a sua decomposição. Na seca, o bacalhau saído da salmoura é submetido a uma escovagem, seguida de lavagem, prensagem, secagem e armazenamento. Manter os navios carregados, permitia mantê-los lastrados e sem problemas de estabilidade. À medida que são descarregados estes vão sendo despojados dos dórís, velas, vergas, mastros, etc. Quando tudo termina, o navio estava estruturalmente estável¹⁰⁸. Para a campanha seguinte, o processo é inverso, ou seja, os porões são cheios de sal ou de pedra a trocar por sal na primeira oportunidade¹⁰⁹, enquanto eram mastreados e equipados¹¹⁰. Com os arrastões o processo tinha de ser alterado, o navio tinha de ser descarregado rapidamente para ser reequipado para a campanha seguinte. Por outro lado, o bacalhau era processado no Inverno. Agora a campanha de Inverno tem de processar o bacalhau no Verão, totalmente desaconselhada por causa do Sol e do calor, pelo que a EPA pediu a autorização em 1937, para construir um armazém frigorífico nas suas instalações em Aveiro (que já estava em construção), passando por cima da CRCB.¹¹¹ A resposta positiva demorou a chegar e a CRCB, melindrada, garantia que um grande armazém frigorífico em Lisboa estaria pronto no início de 1939.

Um segundo arrastão, foi adquirido pela EPA no mercado de ocasião. Era o *Spitzberg*, da Compagnie Générale de Grande Pêche, pertencente à família Legasse, terceiro navio duma série de quatro, os outros eram o *Saint-Martin Legasse*, o *Président Houduce* e o *Groenland*. Estes navios, quando foram construídos, fazia parte de um tipo de arrastões então em uso no Reino Unido, em França e em Espanha. Eram quase iguais ao *Descobridor* e ao *João Corte Real* que foram comprados também pela mesmo armador¹¹². Em 1933, capitaneado por Jean Heuzé, o *Spitzberg*

¹⁰⁸ Sobre a MARQUES DA SILVA, António, *Quem vai Pró Mar*, pp 55/61.

¹⁰⁹ O sal de Alcácer do Sal, considerado de óptima qualidade por conter menos terra, tinha muita procura. Segundo o testemunho do Dr. António Carvalho, do Gabinete de Arqueologia da Câmara Municipal de Alcácer, as habitações antigas junto ao rio têm as paredes com pedras provenientes de várias regiões nomeadamente pedra de granito de Lisboa (Santa Apolónia).

¹¹⁰ MARQUES DA SILVA, António, *ibidem*, pp 154/157.

¹¹¹ Correspondência entre CRCB e Director Geral Industria, 21 Julho de 1937, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

¹¹² Ver Cap. 3, pp 31-32.

desembarcou 1.600 toneladas de bacalhau verde, um recorde que levou muitos anos a ser batido. Infelizmente, em 19 de Junho de 1936, um incêndio, na casa da máquina, provocou o semi-afundamento deste navio (Foto 24), durante a permanência em Le Barachois, istmo entre S. Pierre e Miquelon, aonde tinha entrado para reparação de pequenas avarias. Em 26 de Junho do mesmo ano foi reflutuado e considerado irrecuperável, foi abandonado ao segurador, a Societé d'Assurance Mutuelles des Chalutiers de Grande Pêche, em Paris, posteriormente rebocado para o porto do Havre¹¹³. Mais tarde, foi vendido a Egas da Silva Salgueiro¹¹⁴, que o mandou reparar, pedindo a autorização para o embandeirar em Portugal. Em Junho de 1937 a CRCB pronunciou-se asperamente contra tal atrevimento, com base no decreto 27.798 de 29 de Junho de 1937, sobre o impedimento da importação de navios com mais de 5 anos, imposta pela política do governo sobre os arrastões e recomendando sanções¹¹⁵, embora reconheça que o pedido de embandeiramento é anterior à data do decreto.

O navio foi rebocado para Aveiro e lentamente reparado, pois ainda não existia o estaleiro de S. Jacinto. A chegada da Segunda Guerra, que fez disparar o custo dos navios de qualquer tipo e de qualquer idade, o que fez mudar a atitude em relação ao navio, sendo então autorizado o embandeiramento em Portugal¹¹⁶ em 30 de Novembro de 1939, no nome de Egas da Silva Salgueiro, que o vendeu de seguida à EPA. Foi registado em 2 de Janeiro de 1940 com o nome de *Santa Princeza*¹¹⁷. Partiu logo para a Terra Nova e nesse ano descarregou em duas campanhas 1.442 toneladas de bacalhau. Por comparação o *Santa Joana* custou em 1936, 2.727 contos e este no ano seguinte, 1.013 contos, mais o custo da reparação que não foi encontrado.



Foto 24. Arrastão *Spitzberg* em Le Barachois, semi-afundado, após a extinção do incêndio. Bacalhoeiros.

¹¹³ DAUSSY, Jack, *Ibidem*. pp 115/118.

¹¹⁴ Sócio-gerente da EPA.

¹¹⁵ Correspondência entre CRCB e Director Geral Marinha, 24 Julho de 1937, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

¹¹⁶ Despacho Ministerial de 20 Março de 1940, Ministério Marinha.

¹¹⁷ *Livro de Registos n°5*, Capitania do Porto de Aveiro, fls 31e 32.

Capítulo 5 - A aposta nos arrastões

No período que antecedeu a Segunda Guerra Mundial, o governo, através do GANPB, apostava, sobretudo, na pesca à linha com grandes lugres bacalhoeiros de forma a prover o abastecimento do país, com recurso a navios de pesca portugueses, no que respeitava às necessidades de consumo de bacalhau e com a preocupação de um obter um produto com qualidade e a bom preço.



Foto 25. Arrastão *Bissaya Barreto*, Saco da rede do arrasto, antes de ser içado para bordo, dividido em sacadas. A abundância de peixe é aparente, pois muito do peixe não tem o tamanho desejado e muitas espécies não podem ser conservadas. Foto Eduardo Lopes.

Apesar de nesta época, a pesca de bacalhau ser bem-sucedida, era necessário construir mais navios.

Excluído o *Santa Joana* que não passava duma excentricidade do Egas Salgueiro, em 1938 foram à pesca 37 lugres com motor e 13 só à vela. Estes navios trouxeram 13.770 toneladas de bacalhau verde¹¹⁸. Os velhos lugres vão desaparecendo ou por naufrágio, ou por abate, ou por mudança para o comércio marítimo. No seu lugar vinham entrando ao serviço grandes navios de vela, em madeira, na sua maioria de 4 mastros, construídos em Portugal. A par do aumento da capacidade da frota, as medidas de apoio aos pescadores vão sendo também implementadas. O *Gil Eannes* ainda operando como transporte da Marinha

de Guerra passou em exclusivo para o apoio à pesca a partir de 1937¹¹⁹.

Em 1936, inicia-se a Bênção dos Bacalhoeiros que antecede a partida da frota para os Bancos, com todo o simbolismo inerente a este acontecimento¹²⁰ e que em 1938 exhibe a coreografia que seria típica de então para diante¹²¹.

Os resultados da campanha de 1939/40, mostraram que o *Santa Joana*, o único arrastão então disponível, em duas viagens trouxe 1.765 toneladas de bacalhau verde, enquanto os 50 navios

¹¹⁸ AZEVEDO, Manuel Roque, «*O bacalhau na economia portuguesa*», *Revista de Marinha* nº 110, p 14. Segundo esta referência em 1938, importou-se 43.048 tons de bacalhau seco. Ou seja equivalente a 61.497 tons, de bacalhau verde..

¹¹⁹ AMORIM LOUREIRO, Carlos Gomes, *Ibidem*, p 183.

¹²⁰ A Bênção dos Bacalhoeiros pode ter sido inspirada no que se fazia em França há muito tempo nos diversos portos que armavam bacalhoeiros, antes de partirem para a Faina. Chamava-se “Pardon des terre neuva”.

¹²¹ GARRIDO, Álvaro, *O Estado Novo e a pesca do bacalhau Encenação épica e representações ideológicas*, *Oceanos* nº 45, pp 125-132.

praticando a pesca à linha, descarregaram 17.590 toneladas¹²². Ora, já não restavam dúvidas, a solução eram os arrastões. Em 1938, já com perspectivas de uma guerra à escala mundial, assiste-se a uma mudança de atitude. Deste modo, o GANPB, em nota dirigida ao Director Geral de Marinha, conclui que após estudar demoradamente o desempenho deste arrastão propõe a construção deste tipo de navios¹²³. Mais acrescenta que o problema é premente, pelo que interrogou previamente os estaleiros da CUF, sobre a possibilidade de se construir arrastões usando os planos dos navios da pesca à linha acabados de construir. No entanto, surpreendeu-se pela resposta que, estruturalmente um arrastão tem de ter um projecto próprio por ser sujeito a esforços estruturais muito maiores¹²⁴.

Na sequência destas alterações, em Dezembro de 1939, foi feita uma sondagem aos armadores sobre novas construções e o resultado foi desconcertante, atendendo a que a maioria dos armadores não estaria interessada nos arrastões. Apenas a EPA se prontifica a construir seis novos navios em seis anos. Por seu lado, a EPV dois ou três arrastões, em 4 anos, a Transatlântica dois, a Mariano & Silva e a Sociedade de Pesca Oceano outras duas unidades, a explorar em conjunto¹²⁵. No entanto, não bastava armar os arrastões, era, pois, necessário que os armadores se dotassem das competências necessárias, de secas naturais ou mecânicas e armazéns frigoríficos cuja localização necessitava de autorização prévia. A experiência recolhida e os atritos com a EPA não foram esquecidos. De facto, todo este processo revelava-se demasiado dispendioso e pouco discreto para o tipo de armadores da época, habituados a decidir e sem prestar contas a ninguém. Mesmo assim, o GANPB estabelece um programa para fazer construir 8 arrastões de 30.000 quintais, até 1943¹²⁶. Desse programa, destaca-se a aprovação de um decreto que autorizava empréstimos da Caixa Geral de Depósitos até 65% do valor da construção dos arrastões¹²⁷. O objectivo deste programa era o de aumentar a capacidade de frota de 240.000 quintais no arrasto, e 226.000 quintais para a pesca à linha, na expectativa de se abastecer o país com 60% de bacalhau pescado por navios portugueses. Também não se descuraram os armazéns frigoríficos, espalhados pelos diversos portos, necessários para apoiar não só o arrasto, mas também as importações de bacalhau verde e fazer trabalhar as secas. Contudo, com o eclodir da guerra, já não foi possível a aquisição de arrastões. Apenas se libertaram as restrições ao embandeiramento do *Santa Princesa* em Portugal.

¹²² CRCB, Campanha 1939/40, *Inscrição de navios enviados à pesca do bacalhau*. Arquivo CRCB, MMI.

¹²³ Correspondência CRCB ao Director Geral da Marinha, em 3 Janeiro de 1939, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

¹²⁴ Correspondência CRCB ao Director Geral da Marinha, em 1 Julho de 1938, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

¹²⁵ MOUTINHO, Mário, *História da Pesca do Bacalhau*, pp 89-93.

¹²⁶ São incompreensíveis estes 30.000 quintais por navio, quando os navios tinham entre 18.000 a 20.000 quintais e o maior do mundo, o *David Melgueiro* só construído em 1952, 28.000 quintais.

¹²⁷ Decreto-Lei 31.990 de 29 Abril 1942. Para os navios de pesca à linha a percentagem era de 75%.

Para apressar a entrada da pesca por arrasto em Portugal, é criada a SNAB, Sociedade Nacional dos Navios do Bacalhau, a 6 de Maio de 1940, sociedade por quotas realizadas pelo Grémio e pelos armadores dos navios bacalhoeiros. À nova Sociedade são atribuídos dois dos arrastões a construir, dois outros à EPA, assim como mais dois à EPV. Os dois últimos à CPP, Companhia Portuguesa de Pesca, armador de duas dezenas de arrastões do alto. Foram adquiridos os desenhos dos arrastões a construir e iniciaram-se nos estaleiros CUF, em Lisboa, a construção dos navios para SNAB¹²⁸. Esta foi rápida, começaram a construir a 2 de Outubro de 1940, os dois navios são lançados ao mar a 28 de Dezembro de 1940, com 70 dias úteis de trabalho¹²⁹, mas a falta de matérias-primas e equipamentos atrasou o aprestamento dos navios. O *Álvaro Martins Homem* entrou ao serviço em Maio de 1941 e ainda pescou nesse ano.



Foto 26. Arrastão da SNAB *João Corte Real*, um magnífico modelo existente no Museu de Marinha da autoria do mestre Luís Marques. RM.

O gémeo *João Corte Real*, terminado também em Maio de 1941, não pôde pescar porque parte do equipamento para o seu guincho só foi entregue em 1944. Até lá, este navio foi utilizado no transporte de bacalhau seco da Terra Nova. Estes navios tiveram uma longa vida, durando até 1993 e 1992, respectivamente, ultrapassando navios muito mais novos e de melhor construção. Um segundo par de navios foi construído de

acordo com os mesmos desenhos, mas não teve a mesma sorte, devido aos motores instalados¹³⁰. Estes de origem inglesa, construídos durante a guerra, não eram fiáveis levando à sua substituição. O *João Álvares Fagundes* naufragou em 1965 após abaloamento e o *Pedro de Barcelos* teve um incêndio na ponte em 1977 e nunca mais voltou a navegar.

Não foram construídos mais arrastões devido à falta de estaleiros disponíveis, mesmo que as chapas de aço, os motores principais e os auxiliares pudessem ser importados. Porém, o estaleiro da Administração do Porto de Lisboa, arrendado à CUF, dedicava-se à construção de navios de comércio para a Sociedade Geral e de arrastões do alto para um armador inglês.

¹²⁸ Jornal do Pescador, Novembro de 1940, pp 4-9.

¹²⁹ FARIA, Miguel Ferreira de, *Lisnave, Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*. p 74.

¹³⁰ Jornal do Pescador, Maio de 1945, p 16.

Entretanto, o Arsenal do Alfeite, recentemente em funcionamento e com um conjunto de trabalhadores recém-contratados, não apresentava os índices de produtividade desejados. Ainda assim, construiu vários navios de guerra e um grupo de arrastões também para os ingleses.

Por outro lado, estes estaleiros estavam assoberbados com as reparações dos navios de comércio nacionais, muito envelhecidos e muito cansados além de navios estrangeiros que entravam no Tejo danificados por actos de guerra. Os restantes estaleiros construíam navios de madeira, como o estaleiro Mónica na Gafanha da Nazaré. Este, além de lugres e navios a motor para a pesca à linha, construiu para os ingleses seis arrastões de madeira. Os navios construídos para Inglaterra, nos estaleiros portugueses, ao serem entregues, eram posteriormente transformados em caça-minas, ou navios patrulhas, o que constituía uma clara violação da neutralidade de Portugal. Apesar de se saber que as chapas de aço e os motores vieram de Inglaterra, limitando-se os estaleiros nacionais a fornecer mão de obra. A Alemanha deve ter sido compensada com uma quebra da neutralidade a seu favor. Foram também vendidos discretamente mais alguns arrastões do alto com o mesmo fim em 1940/41, embora fossem navios muito velhos, o *Estrela do Mar*, o *Pólo Norte*, o *Transportador* e o *Trevo Terceiro*¹³¹.

Ainda sobre a construção naval, durante a guerra, na impossibilidade de se construírem navios de aço para o bacalhau, foram construídos em madeira, nove navios motores e cinco lugres. Foi também ponderada a hipótese de se construírem arrastões no mesmo material, justamente aproveitando a experiência da construção para os ingleses. De facto, o projecto e a memória descritiva mereceram algum entusiasmo, mas depressa se levantaram dúvidas da capacidade de um navio deste tipo resistir aos esforços inerentes à actividade da pesca, já que um arrastão bacalhoeiro tem o dobro da tonelagem de um arrastão do alto. Acabada a guerra, os ingleses vendem os navios para empresas de pesca. Os de madeira, foram abatidos ao fim de meia dúzia de anos, enquanto que os de construção metálica, pescaram até aos anos oitenta¹³².

Durante a guerra, o *Santa Joana*, logo seguido do *Santa Princesa*, foram assegurando uma produtividade razoável. Em 1940 estes dois arrastões, foram arrestados em Halifax durante 50 dias, por pertencerem a uma sociedade com capital alemão¹³³. A sociedade, a EPA, tinha como sócio Carlos Roeder, que apesar de mãe alemã, era um cidadão português. O assunto foi resolvido por via diplomática. Ainda não foram encontrados elementos que pudessem detalhar este incidente. Estes arrastões, a quem se juntou o *Álvaro Martins Homem* e, o mais tarde o *João Corte Real*, pescaram continuamente durante os anos de guerra, muitas vezes com duas campanhas por

¹³¹ TOGHILL, Gerald, *Royal Navy Trawlers; Requisitioned Trawlers, Part Two*, pp 154, 363, 484 e 488.

¹³² TOGHILL, Gerald, *Royal Navy Trawlers; Naval Trawlers, Part One*, pp 158-160.

¹³³ Conforme testemunho do capitão João San Marcos.

ano. Foram utilizados no comércio marítimo no intervalo das campanhas, face à falta de capacidade da frota de comércio, por despacho caso a caso do ministro da Marinha¹³⁴.



Foto 27 *Álvaro Martins Homem* descarrega no Douro, durante a 2ª Guerra Mundial. O navio está pintado com as marcas de neutralidade. Casco preto, superestruturas em amarelo torrado. Bacalhoeiros.

Os navios, a caminho dos Bancos da Terra Nova, transitavam por zonas onde se travavam combates entre submarinos alemães e escoltadores ingleses. Para evitar incidentes, os arrastões apresentavam o casco pintado de preto, as superestruturas de amarelo escuro e as chaminés de vermelho e verde. O nome e nacionalidade do navio eram pintados sobre o casco, em letras brancas de grande dimensão, assim como uma bandeira portuguesa debruada a branco. Por cima do rufo do motor, outra bandeira, devidamente iluminada, era pintada sobre uma esteira de ripas de madeira. Estas marcas

eram também ostentadas pelos navios de comércio e pelos navios de pesca à linha, com a diferença de que o casco destes últimos ser pintados de branco, cor que conservaram no pós-guerra, aliás, de péssimo efeito prático, pois os navios sujavam-se rapidamente, assim que começavam a pescar e apresentando num aspecto deplorável quando regressavam da faina. A escolha da cor branca, em vez da tradicional cor castanho sangue de boi, ou verde escuro, com linha de água amarelo torrado devia-se ao efeito estético obtido aquando da Bênção dos Bacalhoeiros. Já em 1938, na Bênção desse ano, aparecem lugres pintados de branco, conforme se pode ver nas fotos deste evento, nomeadamente o *Cruz de Malta* ¹³⁵. A cor branca não teve como origem fazer destacar os navios no Atlântico Norte, para serem vistos pelos navios beligerantes, como correntemente se afirma, e que se manteve no pós-guerra dando o nome à frota portuguesa de *White Fleet*. Se assim fosse todos os navios mercantes teriam sido pintados de branco incluindo os arrastões e os dois navios motores da EPV que andaram na guerra pintados de preto. Na realidade a cor branca tem o efeito contrário. Por isso os escoltadores ingleses no Atlântico Norte foram

¹³⁴ Decreto-Lei 30.870 de 12 Novembro 1939, revogado pelo Decreto-Lei 36.592 de 19 Novembro 1947.

¹³⁵ GARRIDO, Álvaro, *O Estado Novo e a pesca do bacalhau. Encenação épica e representações ideológicas*, Oceanos nº 45, p 82.

pintados de branco com faixas a verde ou a azul pálidos para só serem reconhecidos pelos submarinos quando já estavam muito perto. Os ingleses concluíram isso por experiência própria¹³⁶.

Outra medida para proteger os navios portugueses consistia em informar, continuamente, as embaixadas dos países em guerra dos movimentos e trajectos dos navios. Ainda assim, perderam-se 11 navios mercantes por actos de guerra, dos quais dois lugres do bacalhau, o *Maria da Glória*, com a perda de 34 tripulantes, e o *Delães*, ambos em 1942.

Como consequência destes incidentes, a frota bacalhoeira portuguesa, passou a deslocar-se agrupada em comboios, apenas quando atravessavam as linhas de comunicação entre a América do Norte e a Grã-Bretanha. Um rápido para os navios movidos a motor e outro lento para os navios só à vela. Os navios motores *Santa Maria Madalena* e o *São Ruy* asseguravam a condução de cada um dos comboios nas viagens de ida e de volta. O objectivo não era o de enfrentar os submarinos, mas sim o de recolher rapidamente os tripulantes dos navios se afundados. O sistema restringia a fogueira dos capitães e dos respectivos armadores, avessos a esperar uns pelos outros e a mostrar onde tinham andado a pescar. Apesar de várias desobediências não houve mais afundamentos. O sistema foi introduzido em 1943 e vigorou até Maio de 1945, quando partiu o último comboio. Por ter acabado a guerra, os navios já regressaram sozinhos¹³⁷.

O *Gil Eannes* também apoiou e escoltou os lugres nestes anos. Foi abatido ao efectivo da Armada e registado em 26 de Março de 1942 em Lisboa pela SNAB¹³⁸ que passou a assegurar a sua operação com navio apoio da frota bacalhoeira e transporte de bacalhau entre campanhas. A mudança de estatuto de navio militar para civil, deveu-se a motivos económicos e para não expor um navio de guerra português a um possível incidente de guerra¹³⁹. Os arrastões, por serem mais rápidos, navegaram sozinhos e sem incidentes ao cruzarem as zonas de guerra.

Acabada a Guerra, logo se pôs o problema de se fazer construir mais arrastões. Entretanto tinham sido criados os estaleiros de Viana do Castelo. Por outro lado, os estaleiros do Mondego, apesar de já existirem, passaram da construção em madeira para a de aço e os estaleiros de S. Jacinto, com Carlos Roeder a liderar, e com muita experiência em reparações inicia-se também

¹³⁶ Wright, Malcolm, British and *Commonwealth Warship Camouflage of WWII*.

¹³⁷ VILLIERS, Alan, *A Campanha do Árgus*, pp 282-283.

¹³⁸ *Livro de Registos nº 16*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 137.

¹³⁹ AMORIM LOUREIRO, Carlos Gomes, *A História de um Navio “O Gil Eanes”*, pp 204/205.

na construção em aço. Como a construção dos arrastões para o bacalhau coincide com a renovação da marinha mercante e com a construção de uma numerosa frota para a pesca do alto, voltou-se a ter os estaleiros portugueses sem capacidade de responder às encomendas.

As primeiras recaem sobre dois arrastões para a Lusitânia, que adoptou os planos SNAB e que só vieram a ser concluídos, o *Comandante Tenreiro*, em 1949 e o *Bissaya Barreto*, em 1951. A lentidão da construção teve a ver com a adaptação dos estaleiros da Figueira da Foz à construção metálica e à formação dos seus quadros¹⁴⁰. Foram encomendados aos estaleiros de Viana do Castelo, ainda em 1946 os gémeos, *Senhor dos Mareantes* e *Senhora das Candeias* para a EPV¹⁴¹. Estes navios seguiram um projecto dos estaleiros holandeses, que se caracterizava por ter a popa mais levantada e um motor Werkspoor de 1.300 HP, entre outros detalhes, do que o traçado da SNAB. Estes navios foram construídos nas docas secas assim como o *São Gonçálinho* para a EPA, que seguiu o mesmo traçado dos gémeos. Os três navios foram postos a flutuar no dia 10 de Junho de 1948 e foram entregues ainda nesse mesmo ano. Poder-se-á assim concluir que os quatro arrastões da SNAB, construídos durante a guerra, o par para a Lusitânia e este último par para a EPV, perfazem os oito arrastões previstos em 1939 e cuja encomenda se foi adaptando às circunstâncias causadas pela Guerra.

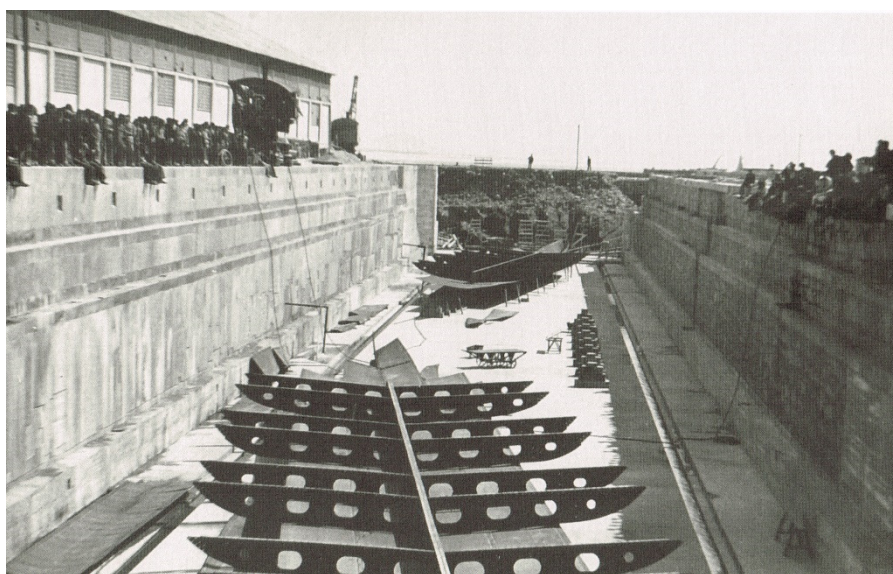


Foto 28. Estaleiros de Viana do Castelo em Junho de 1947. Assentamento da quilha dos arrastões *Senhor dos Mareantes* e *São Gonçálinho* na doca nº 1 e o *Senhora das Candeias* na doca nº 2, ao mesmo tempo que as docas se vão concluindo. ENVC

Entretanto, as encomendas dos arrastões prosseguem e os empréstimos à sua construção são elevados para 75% do seu valor¹⁴². Graças a estes apoios, dizia-se que: “assim qualquer um podia ser armador”¹⁴³. Mais uma vez, a falta de capacidade dos estaleiros portugueses, completamente assoberbados, não puderam res-

¹⁴⁰ Jornal do Pescador, Março de 1948, pp 18-20.

¹⁴¹ Jornal do Pescador, Julho de 1948, pp 15-17.

¹⁴² Decreto-Lei 35.557 de 27 Março 1946.

¹⁴³ Conforme testemunho de Manuel Luís Pata.

ponder e, dada a urgência, um lote de oito navios foi encomendado no estrangeiro. Deste modo, foi encomendado o navio **Pádua** para a PESCAL estaleiros ingleses. Por insistência do armador, era um navio movido a vapor. Este seguiu um traçado próprio e ficou terminado em 1947¹⁴⁴. Desde os anos vinte que os motores Diesel se tinham imposto nos navios de arrasto, por serem fiáveis, económicos, pouco volumosos e adaptados às mudanças de regime do arrasto. Contudo, tinham como desvantagem a necessidade de ser preciso pessoal com formação específica e tinham um custo elevado de aquisição. A máquina a vapor, por outro lado, tinha muitos adeptos, uma vez que respondia bem e o combustível era barato, embora as caldeiras tivessem uma vida curta¹⁴⁵. Esta decisão deveu-se a uma polémica que ficou registada e que chegou até nós. Com efeito, durante a execução do Despacho 100/45 do Ministro Américo Tomaz, ficou decidida a construção de quatro paquetes para a linha da África Oriental: dois para Companhia Colonial e dois para Companhia Nacional, sendo que os aparelhos motores deveriam ser iguais para facilidade de manutenção e intermutabilidade dos sobressalentes. Contudo, não houve consenso, pois, por um lado a Nacional queria construir o seu par com motores a Diesel, enquanto que a Colonial queria construir o seu com turbinas a vapor. Ora, após uma longa reunião entre o Ministro Américo Tomaz e os respectivos administradores de ambas companhias, não se chegando a qualquer consenso, o Ministro declarou-se vencido e aceitou que cada uma das companhias motorizasse os seus navios como pretendia, conforme o Despacho 129/45¹⁴⁶. A construção do **Pádua** veio logo a seguir e como o Ministro era o mesmo e a PESCAL tinha os mesmos accionistas da Colonial, economizou-se uma discussão¹⁴⁷.

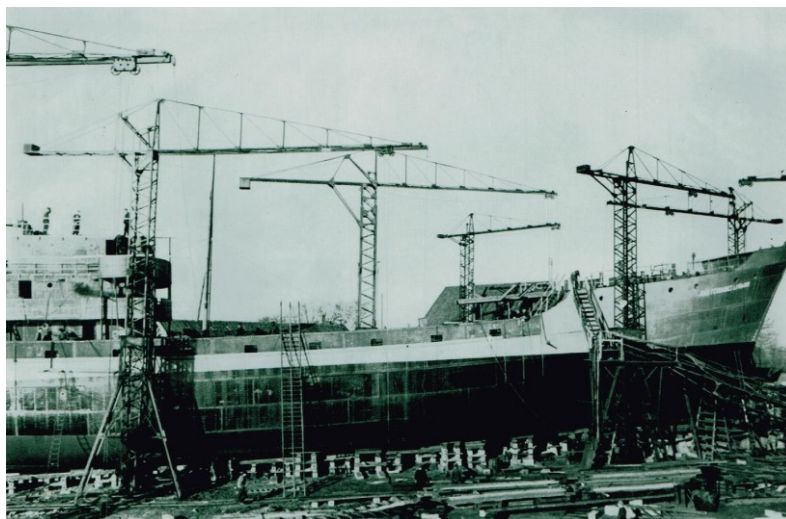


Foto 29. *Fernandes Lavrador* em construção na Holanda em 1947. O nome inicial deste navio, era *João Fernandes Lavrador*. SNAB

Em 1946 ainda, foi encomendado o **Fernandes Lavrador**, ao estaleiro holandês Van Duijvendijk, em Lekkerkerk, segundo a traça dos arrastões da SNAB, equipado com um motor Werkspoor de 1.100 HP. Este está colocado mais a ré, conforme se pode ver comparando os desenhos

¹⁴⁴ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 8.

¹⁴⁵ GARIER, Gérard, *Chalutiers français s'en vont en guerre*, Tome II, pp 180-182.

¹⁴⁶ SOUSA, Ramos, *A Renovação da Frota Mercante Portuguesa*, Vol II, p 200.

¹⁴⁷ *Jornal do Pescador*, Abril de 1947, p 24.

destes navios¹⁴⁸. Este navio foi também terminado em 1947¹⁴⁹. No mesmo estaleiro e todos segundo o traçado holandês, seguindo-se, os quase gémeos, **Santo André** para a EPA, o **António Pascoal** para a Pascoal & Filhos, o **Invicta** para a Transatlântica¹⁵⁰ e o **Santa Mafalda** para a EPA¹⁵¹. Este último construído nos estaleiros Odero em Livorno, Itália, assim como o **São Gonçalo** entalado na doca de Viana do Castelo como se viu atrás e no grupo de navios construídos em Portugal. Todos terminados em 1948. Por fim o **Águas Santas**, também encomendado ao mesmo estaleiro holandês, para PESCAL e também a vapor, foi terminado, em 1949, segundo um projecto próprio¹⁵². Um último lote de quatro navios: O **Estevão Gomes**, gémeo do **Fernandes Lavrador**, construído em 1950 também no estaleiro Van Duijvendijk assim como o **David**



Foto 30. Arrastão David Melgueiro no Tejo em 1951. Foi o maior arrastão do mundo. Dificilmente enchia os porões. No entanto bateu o record quando trouxe 1.612 toneladas de bacalhau seco em 1953 numa só viagem. Foto Eduardo Lopes

Melgueiro terminado em 1951, de 80,14 metros para 28.000 quintais. O navio veio equipado com giro bússola, uma cábreia no mastro de vante, não arrastava por bombordo e os cabos reais da rede de arrasto, não passavam pelo meio do convés onde se realizava a escala, para evitar acidentes. Eram novidades na busca das melhores soluções. Também, foi o maior arrastão do mundo, título que manteve durante

décadas¹⁵³. Estes últimos para a SNAB assim como o **João Martins**, semelhante ao **Fernandes Lavrador**, construído em Viana do Castelo e terminado em 1952 apesar de ter sido contratada a sua construção inicialmente a um estaleiro americano. Por fim, o **Foz do Mondego** foi construído na Figueira da Foz para a Lusitânia, em 1953. Este último grupo de quatro navios teve um financiamento parcial com verbas do Plano Marshall, cujo detalhe não foi encontrado.

Para além da construção dos dezasseis arrastões para o bacalhau no pós-guerra (1947-52), oito construídos no estrangeiro e oito em Portugal, foram construídos três navios motores em

¹⁴⁸ Ver Plano Geral, pasta **Fernandes Lavrador**, Arquivo SNAB, MMI.

¹⁴⁹ Jornal do Pescador, Agosto de 1948, pp 16-17.

¹⁵⁰ Jornal do Pescador, Janeiro de 1949, pp 14-15.

¹⁵¹ Jornal do Pescador, Setembro de 1948, p 10.

¹⁵² Jornal do Pescador, Julho de 1949, pp 17 e 23, e Julho de 1952, pp 28-29.

¹⁵³ Jornal do Pescador, Maio de 1951, pp 19-20.

aço e três lugres de madeira nos estaleiros portugueses, todos para a pesca à linha. Estes construíram ainda nove arrastões para a pesca do alto, quatro cargueiros para a cabotagem, cinco outros de porte médio, dois petroleiros grandes e um rebocador de alto mar¹⁵⁴.

Na sequência do aumento significativo da frota, colocaram-se vários problemas. O armazenamento do bacalhau em verde, o que levou à construção de armazéns, espalhados pelos portos de armamento dos navios bacalhoeiros, nas secas dos principais armadores e pela introdução de secas artificiais, que fizeram a sua aparição¹⁵⁵.

Por fim o problema do sal. A produção nacional era insuficiente, O sal de Alcácer do Sal o melhor deles não chegava para as necessidades, pelo que se recorreu á importação de Torre Vieja perto de Cádiz, de sal gema onde os navios iam carregar antes de partirem para os bancos¹⁵⁶. E também da ilha do Sal, em Cabo Verde, onde foram várias vezes carregar o *Santa Joana* e o *Santa Princesa*, solução abandonada por alongar a ida para os Bancos em 10 dias de viagem¹⁵⁷.



Foto 31 Arrastão a vapor *Pádua*, da PESCAL, com vaga larga, nos Bancos em 1953. Foto retirada do livro Portugal e o Mar (1958), mostra o navio com o casco pintado de preto e o casario de amarelo escuro. Este navio quando foi entregue estava pintado de cinza claro. Mais uma particularidade, os extremos de vante das asas da ponte são circulares e serviriam para montar peça contra aviões de 20 mm em caso de guerra.

¹⁵⁴ A *Marinha nos últimos 40 anos*, pp 415-419.

¹⁵⁵ GARRIDO, Álvaro, Coordenação de, *A Pesca do Bacalhau, História e Memória*, DUARTE, Fernando Chagas, pp 322-325.

¹⁵⁶ OLIVER, Francisco Aníbal, *Ibidem*, pp 101-113. O sal gema é o mais indicado para a salga. Por não conter argilas que dão cor ao bacalhau, nem bactérias, que provocam o *rouge*.

¹⁵⁷ Conforme testemunho de Francisco Correia Marques.

Capítulo 6 - A modernização dos arrastões

Em 1952, a construção dos arrastões é interrompida, tendo-se atingido o número de vinte e dois navios, prosseguindo-se apenas com a construção de pesca à linha, quer de madeira, quer de aço.

As razões para tal decisão devem-se a vários factores. Com efeito, o valor comercial do peixe capturado pelos arrastões era menor por trazer uma percentagem elevada de peixe pequeno e receando-se que os arrastões provocassem o esgotamento do bacalhau, além de que o equipamento para construir um arrastão tinha pouca incorporação nacional. Como o objectivo era o de abastecer o país com peixe maioritariamente pescado por navios nacionais, o esforço foi direccionado para o aumento da eficiência dos navios dedicados à pesca à linha, substituindo os velhos lugres por novas unidades, mais produtivas. A pesca à linha era selectiva e em consequência, menos devastadora dos stocks. Assumia-se ainda que os países donos dos pesqueiros seriam sensíveis ao método antes de interditar os navios portugueses nas suas águas. No entanto, a construção dos lugres foi parada, com a entrega do último, o *Luísa Ribau*, em 1955¹⁵⁸. A dificuldade de se recrutarem pescadores para trabalharem nos navios à vela, actividade muito mais fatigante e pouco atractiva, a partir dos anos cinquenta vai impor a construção de melhores navios de pesca à linha, mais eficientes e com melhores condições de habitabilidade.

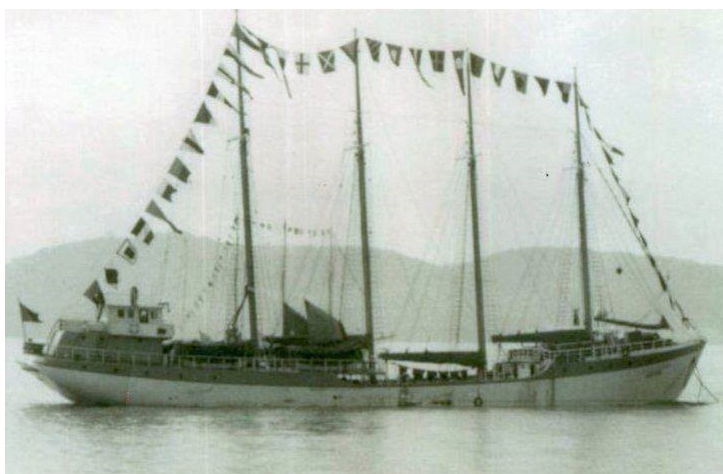


Foto 32. Lugre *Luísa Ribau* da Sociedade Gafanhense, último lugre construído, em 1955. O navio não diferia dos navios construídos no final dos anos trinta. Os alojamentos eram, apesar de tudo, mais confortáveis. O navio perdeu-se devido a um incêndio no Virgin Rocks em 23 Agosto 1973. GANPB

No entanto, apesar dos arrastões serem novos, iniciam-se várias modificações para os manter actualizados e eficientes. Estas vão ser realizadas no intervalo entre as campanhas e vão ser estendidas a toda a frota¹⁵⁹. Não podemos esquecer que havia uma vigilância paternal sobre a frota exercida pelos organismos corporativos e pelo delegado do governo junto dos organismos das pescas, título do então poderoso comandante

¹⁵⁸ *Livro de Registos n.º 5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 72.

¹⁵⁹ Ver *Apêndice 2*- Resumo das modificações dos arrastões clássicos.

Henrique Tenreiro, que pessoalmente intervinha, forçando a resistência dos armadores à mudança, por um lado e, por outro, criando as condições para obter os capitais necessários em condições vantajosas¹⁶⁰.

Neste período, que vai desde 1953, com a entrega do *Foz do Mondego*, último arrastão desde período, até meio dos anos sessenta, vão ser realizadas três grandes modificações, mais ou menos sequenciais.

Em 1950, foi publicada uma portaria que determinava que todos os navios cuja construção terminasse a partir de 31 de Dezembro de 1950 fossem equipados com giro bússola, um radar de tipo adequado e com clear view screen. Os navios não abrangidos poderiam ser obrigados no todo, ou em parte a cumprirem a portaria por despacho ministerial. Os radares em questão foram desenvolvidos durante a Segunda Guerra Mundial e possuíam um nível de sofisticação, fiabilidade e de preço o que permitiu a sua popularização. No entanto, este aparelho, apesar de indicar a posição do navio em relação a terra e aos navios próximos com precisão, nem sempre era operado com eficiência, de tal forma que se tornou necessário adquirir os conhecimentos necessários para operar este equipamento¹⁶¹. A Lusitânia, antecipando-se, fez construir os seus arrastões já equipados com radar, a partir de 1949.

Além da instalação da característica antena sobre a casa de navegação, procedeu-se à ampliação, esta última para poder acomodar o écran do radar, respectiva fonte de alimentação, o sistema de radio localização *Loran*, novas sondas, aparelhos de rádio, etc. A casa de navegação, que inicialmente apresentava três janelas frontais nos arrastões mais antigos, é alargada, passando a cinco janelas e, mais tarde, a nove, acabando por se desenvolver de bordo a bordo. Os radares e outros equipamentos, em contínua evolução, tornam-se obsoletos rapidamente, obrigando a actualizações frequentes, pelo que as modificações

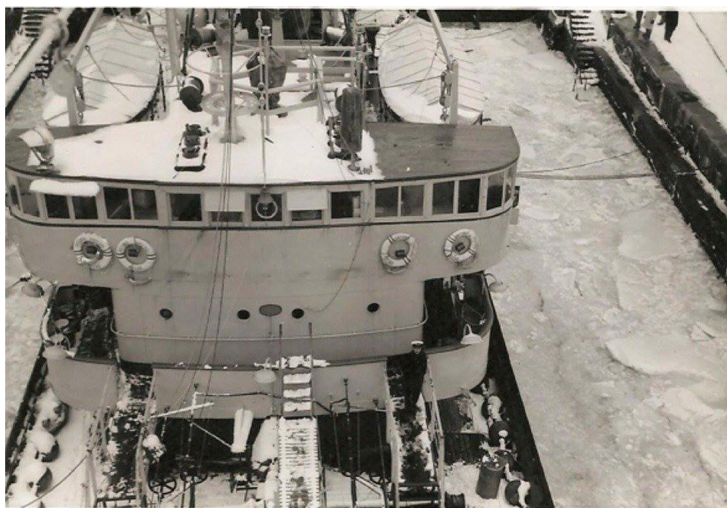


Foto 33. António Pascoal na doca seca em St. John's. A ponte foi alargada para receber o radar, mas percebe-se a estereotomia original com cinco janelas. Mais tarde a ponte foi totalmente reconstruída. Bacalhoeiros

¹⁶⁰ GARRIDO, Álvaro, *Henrique Tenreiro, Uma biografia política*, Lisboa, Círculo Leitores, 2009.

¹⁶¹ Ficou na memória de toda a gente a colisão entre o paquete italiano *Andrea Dória* e o sueco *Stockholm*, debaixo de nevoeiro e na noite de 25 Julho de 1956 ao largo de Nova York. Apesar dos dois navios estarem equipados com radar e a terem conhecimento da presença um do outro. O paquete italiano afundou-se. Morreram 52 pessoas no acidente.

subsequentes incluem também a actualização desta aparelhagem. A obrigatoriedade de ter toda a frota equipada com radares, não se limitou aos arrastões. Toda frota, incluindo os lugres, ficou toda equipada em 1958. Foi o tempo necessário para convencer os armadores de modernização inevitável.



Foto 34. O velho arrastão *Santa Princesa*, fotografado em Lisboa, foi o primeiro navio a receber um motor novo em 1949. LMC.

A segunda modificação recaiu sobre os aparelhos motores. De uma maneira geral os arrastões estavam submotorizados e dispunham de máquinas muito rotativas o que os impedia arrastar com condições de tempo e de mar adversas por falta de força de tração¹⁶². Este problema revelou-se com a entrada dos quatro primeiros arrastões construídos em Portugal para a

SNAB. Estes navios dispunham de 950 HP a 230 rpm, enquanto o *Santa Joana*, mais antigo, dispunha de 1.100 HP a 115 rpm. Este arrastava com mar encrespado, enquanto os outros recolhiam as redes. Mais grave ainda, não se percebeu logo, que o problema estava na rotação do motor. Os arrastões foram sendo construídos com mais potência, o que atenuava esta limitação. Por fim, o último arrastão, o *João Martins* da SNAB, que deveria ter recolhido a experiência de dez anos, foi equipado com um motor de 1.000 HP a 300 rpm. Para agravar o problema, as redes e acessórios, tornaram-se mais complexas e pesadas e passou-se a arrastar a maiores profundidades, logo mais peso a traccionar. Para resolver o problema da submotorização, várias soluções foram encontradas.

Deste modo, parte dos navios substituíram os motores por outros mais potentes, ou optou-se por equipar os motores existentes com sobrealimentação.

O primeiro navio a trocar de motor foi o *Santa Princesa*, que recebeu um novo Diesel de 1.050 HP em 1949, pois o motor original tinha estado submerso e apenas fornecia 850 HP.

Em 1953, tiveram de ser alterados os aparelhos motores do *João Álvares Fagundes* e do *Pedro de Barcelos* por falta de fiabilidade, apesar de novos.

¹⁶² MOUTINHO, Mário, *História da Pesca do Bacalhau*, p 109.

Estes navios receberam novos motores de 1.000 HP, instalados no Canadá. Em 1964, os novos motores destes navios, foram equipados com sobrealimentação e passaram a fornecer de 1.350 HP. O motor original do *Pedro de Barcelos* foi instalado no navio de pesca à linha *Sam Tiago*, da SNAB¹⁶³, embora não por muito tempo, como se verá mais adiante. O *David Melgueiro*, o maior arrastão do mundo, naquela época, teve de trocar o motor de 1.185 HP, considerado insuficiente, por outro de 1.600 HP, em 1959. No navio de pesca à linha *Nossa Senhora da Victória*, também da SNAB, então em construção foi instalado, o motor original. No *Santa Joana*, em 1962, foram substituídos os seus dois motores, por um de 1.280 HP. O *Fernandes Lavrador* e o *Estevão Gomes* em 1964 e 1965 respectivamente, receberam novos motores de 1.700 HP¹⁶⁴.

Como alternativa à substituição do motor, foi dotar os motores dos arrastões com sobrealimentação, ou seja, a adição dum compressor accionado pelo próprio motor, aplicado na admissão do ar. Este compressor injecta ar a uma pressão elevada (2 Bar), depois fá-lo passar por uma manga que o arrefece após a compressão. A mistura assim obtida, permite ao motor fornecer mais potência com o mesmo consumo.

Assim, tiveram os seus motores sobrealimentados o *Santa Mafalda*, em 1964, o *Santo André*, em 1963 e o *São Gonçalinho*, em 1961 (todos da EPA), o *António Pascoal* em 1962 (realizado na Holanda no estaleiro que o construiu) e o *Invicta*, em 1962, também na Holanda. O *Senhora das Candeias* e o *Senhor dos Mareantes* da EPV, em 1964 e 1965 respectivamente.

Todos estes navios tinham de origem motores Werkspoor de 1.300 HP, construídos na Holanda. Estes, quando equipados com sobrealimentação passaram a fornecer 1.700 HP. Talvez por isto, os navios assim equipados foram os de melhor rendimento da frota.



Foto 35. Sobrealimentação do motor do *Santo André*. Na imagem a manga de arrefecimento do ar quente após compressão. Por cima e atrás da manga está colocado o compressor. RM.

¹⁶³ Os motores destes navios foram fabricados na Grã-Bretanha durante a guerra. Não foi encontrada qualquer reutilização do motor do *João Álvares Fagundes*.

¹⁶⁴ Segundo o *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)* da Capitania do Porto de Lisboa, nas folhas respectivas (11 e 19), estes navios são reequipados com motores fabricados em 1963, da mesma marca dos originais e com números de série diferentes. Não pode ser excluída a hipótese de serem os mesmos motores, mas renumerados após equipados com sobrealimentação. Até agora não foi encontrada qualquer referência à reutilização dos motores originais, como era hábito à época.

Por fim o **João Martins** teve o seu motor sobrealimentado, passando de 1.000 para 1.450 HP, em 1964.

Nesta alteração, alguns armadores decidiram também a mudança do hélice por outro de passo



Foto 36. Hélice de passo variável do arrastão *Santo André*, navio museu atracado no porto de Aveiro. Esta modificação obrigou ao alargamento da manga do veio do hélice. RM

variável. Este tipo de hélice, permite regular a força de tracção do motor sem alterar a rotação deste, regulando o ângulo de ataque das pás, através dum dispositivo no interior do veio do hélice. Assim é possível regular a velocidade, parar o navio, ou fazê-lo andar a ré sem modificar o regime do motor. Esta modificação não está sempre registada, embora tenha possível concluir que nalguns navios essa transformação foi executada. Esta solução ti-

nha um senão, uma vez que aumentava a possibilidade dos cabos da rede de arrasto se enroscarem no hélice durante as manobras de largar e recolher a rede. Quando isso acontecia, o navio ao perder a propulsão, obrigava ao reboque para um porto, para que um mergulhador libertasse o hélice¹⁶⁵. O **São Gonçalinho** foi o primeiro a ser assim equipado, em 1961. O **António Pascoal** voltou ao estaleiro construtor para instalar a sobrealimentação e o hélice de passo variável em 1964, quanto ao **Santo André**, ainda hoje se pode ver o seu hélice hoje, junto ao navio-museu. O do **Santa Mafalda** foi deixado no fundo, em frente a S. Julião da Barra, onde ainda está permanente¹⁶⁶. Foi ainda possível encontrar referências aos hélices deste tipo nos seguintes navios: **Senhora das Candeias** e **Senhor dos Mareantes** (um destes hélices estava exposto em frente dos escritórios da administração dos ENVC em 2002).

Não tiveram qualquer modificação do motor, o **Álvaro Martins Homem** e o **João Corte Real** ambos da SNAB. Estes navios eram dos mais antigos, não puderam receber a sobrealimentação porque os seus motores eram a dois tempos e estes não admitem tal modificação¹⁶⁷.

A alternativa era a mudança do motor o que nunca aconteceu. De qualquer maneira os navios tiveram sempre o mesmo motor e foram dos últimos a serem abatidos, o **Árgus** em 1994¹⁶⁸ e

¹⁶⁵ Conforme testemunho do capitão João David Marques.

¹⁶⁶ Conforme depoimento do comandante Augusto Alves Salgado, que mergulhou no local.

¹⁶⁷ Conforme testemunho de Hélder Santos Claro, que se ocupou deste assunto, quando do aprestamento do **Árgus** da Parceria, ex. **Álvaro Martins Homem** na década de oitenta.

¹⁶⁸ **Livro de Registos nº 5**, Capitania do Porto de Ponta Delgada, fl 7.

Alpes II (Pa) naufragou em 1992¹⁶⁹ respectivamente, o que para navios construídos em Portugal em tempo de guerra foi um marco importante.

O *Comandante Tenreiro*, o *Bissaya Barreto* e o *Foz do Mondego*, não puderam receber a modificação porque os motores tinham uma limitação mecânica que não foi possível apurar¹⁷⁰.

Quanto aos arrastões a vapor da PESCAL, por estarem imobilizados não sofreram estas alterações, nem a seguinte. De facto, já desde 1962, se anunciava que a PESCAL atravessava um período de dificuldades financeiras, levando à intervenção do GANPB¹⁷¹. Surpreende esta notícia, pois a PESCAL pertencia aos mesmos accionistas da CCN, Companhia Colonial de Navegação e isso tinha muito peso. Ainda assim, investiu-se na transformação do *Lousado* da pesca à linha para o arrasto. Sempre que se afiguravam dificuldades financeiras, era possível passar os navios com os seus empréstimos para outros armadores e mantê-los a navegar, antes que a falência fosse declarada. Neste caso, tal não aconteceu ou porque se tentou recuperar a empresa, ou porque se esperou de mais, ou ainda porque ninguém queria arrastões a vapor, hipótese que parece ser a mais provável. O *Águas Santas* imobilizou com avarias, em 1965 e o *Pádua* e o *Lousado* em 1966, quando a empresa entrou em liquidação judicial.

A terceira modificação teve a ver com a supressão da capacidade de arrastar por bombordo. Todos os arrastões vinham preparados para arrastar pelos dois bordos. Esta capacidade tinha origem nos navios de vela, onde o arrasto teve o seu berço, o que era compreensível, pois os veleiros estavam condicionados ao rumo do vento para singrarem e a arrastar por barlavento. Com os navios de propulsão mecânica não era necessária esta possibilidade, no entanto, durante cinquenta anos os arrastões foram assim construídos. Questionados alguns capitães de arrastões, aqueles responderam que essa capacidade era importante pois permitia, em caso de avaria no aparelho de arrastar, mudar de bordo. À questão de quantas vezes arrastaram por bombordo, a resposta foi nunca¹⁷². Segundo as regras para evitar abalroamentos no mar, num navio é mais importante estibordo, porque tem sempre que se manobrar e dar prioridade a qualquer navio que se apresente por esse bordo. Assim sendo, o telégrafo (órgão de transmissão das ordens de marcha para a casa das máquinas) está colocado a estibordo na ponte de navegação, para estar mais acessível ao

¹⁶⁹ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 116.

¹⁷⁰ Conforme testemunho do capitão João David Marques. Quando capitaneou o *Bissaya Barreto*, então pertencente à Parceria Marítima Esperança, nos anos oitenta, foi apenas informado de tal impossibilidade.

¹⁷¹ Ver relatório GANPB, Campanha 1962 e seguintes.

¹⁷² Conforme testemunho dos capitães João San Marcos e João David Marques. A informação que os navios espanhóis arrastavam por bombordo, mas posta a questão num site espanhol destes temas, não apareceu ninguém, que tivesse visto tal coisa.



Foto 37. Arrastão *David Melgueiro* da SNAB na doca da AGPL, em Abril de 1951. Ainda não tem radar e o pau de carga está suportado por um pórtico fixo para suspender as sacadas. Foi o primeiro arrastão português a não arrastar por BB. Foto Eduardo Lopes.

responsável pela condução do navio. No caso dum navio de pesca, a responsabilidade de manobrar é a mesma e por isso terá sido preferido o EB como o mais indicado para a manobra da rede. Também acrescentaram que, quando o pau de carga suportado na arreigada do mastro de vante e usado para pôr a rede dentro, não tem força se a rede, mesmo dividida em sacadas, tem mais de 1 tonelada de peso. Os tirantes do mastro não suportavam mais peso. Por isso, foi necessário reforçar os tirantes do suporte do mastro para bombordo, condenando assim a capa-

cidade de arrastar desse bordo. Pode-se ver na foto do *David Melgueiro* esses tirantes colocados logo de origem. Este navio, vinha sem capacidade para arrastar por bombordo e os cabos da rede que corriam no convés entre o guincho e os arcos do arrasto em roletes e *patesgas* foram reposicionados de modo a afastarem-se das pernas do pessoal durante a escala e assim reduzir os riscos de acidentes. A medida tinha acabado de ser introduzida nos novos arrastões franceses¹⁷³.

A economia de peso pela supressão do arrasto por bombordo, o desembarque dos arcos de arrasto, as escoras de suporte, os roletes e as *patesgas* desse bordo, permitiram que se construíssem mais alojamentos a ré e a bombordo e que se levantasse a borda desse bordo até ao castelo da proa. Essa borda levantada permitia proteger parcialmente do vento o pessoal durante a inevitável escala. Além disso, sobre essa borda foi construído um passadiço que ligava os castelos e permitia a passagem mais segura entre eles.

A partir daqui os navios deixaram de ter silhueta simétrica exterior. O espaço a ré deixado livre foi utilizado para construir alojamentos mais espaçosos e áreas comuns como um refeitório para pescadores e marinheiros ou no mínimo paióis e arrecadações.

No entanto, se isto foi a regra, houve exceções. O primeiro navio construído sem capacidade de arrastar a BB foi o *David Melgueiro* em 1951. Mas só em 1959 teve a borda fechada e ao

¹⁷³ Jornal do Pescador, Maio de 1951, pp 19-20.

mesmo tempo o motor foi substituído. O *Santa Joana* teve os arcos de arrasto removidos, provavelmente em 1961, quando o motor foi mudado, mas a borda não foi fechada, o que só aconteceu em 1963. Esta alteração já tinha sido estendida aos arrastões *João Álvares Fagundes* e *Santa Mafalda*, quando estes naufragaram em 1965 e 1966. Conforme registos, ambos foram alterados em 1964. O *São Gonçalinho* foi modificado em Outubro de 1965, para qual foi pedida aprovação para o fecho da borda entre o casario e o castelo de proa e a colocação dum varandim sobre a borda. A remoção dos arcos de arrasto de bombordo, assim como a construção de compartimentos a ré, tinha sido feita em data anterior, provavelmente em 1960¹⁷⁴, quando foram alteradas as arqueações. O *Santo André* deverá ter sido alterado pela mesma altura.

Todos os arrastões foram alterados, embora nem todos tivessem recebido os alojamentos a ré nessa altura. As excepções foram os arrastões a vapor que por estarem imobilizados aguardavam uma decisão sobre o seu destino¹⁷⁵. Apesar disso acabaram por receber esta modificação anos mais tarde, quando foram reconstruídos. O *Santa Princesa* não recebeu esta modificação, por ter sido prevista a sua substituição em 1965, mas não surpreendia que tivesse todo o equipamento de



Foto 38. Arrastão *Invicta* da Transatlântica, entre 1965 e 66 durante a faina, após receber as modificações descritas. Em Novembro de 1966 foi transferido para a SNAB e passou a ostentar a pintura da chaminé da SNAB. A borda de BB já está fechada e equipada com o varandim entre castelos, os arcos de arrasto só os de EB. A ponte está alargada e ocupa toda a largura do navio e o par de baleeiras de vante logo atrás da ponte já foi desembarcado. Atrás do mastro de ré, a estrutura sobrelevada e envolvida por uma protecção quase circular é o reduto para a peça de artilharia a embarcar em caso de guerra. Bacalhoeiros.

arrasto de bombordo removido. Contudo, não foi encontrada qualquer referência ou fotografia esclarecedora.

Estas modificações foram introduzidas logo na construção dos novos arrastões que se vão construir e nos navios de pesca à linha a reconverter em arrastões.

¹⁷⁴ Plano Geral, Arrastão *São Gonçalinho*, Alterações. Des EPA 0358, ENSJ, Outubro 1965, Pasta *São Gonçalinho*, Capitania de Aveiro, AM.

¹⁷⁵ No plano arrastão *Pádua* a vapor, sem data, existente no MMI, no arquivo dos planos, mostra o navio com o arrasto de BB suprimido e com o varandim entre os castelos. O desenho foi um projecto de intenção ou foi a realização da transformação?

Capítulo 7 – Volta a apostar-se nos arrastões.

Em 1957, terminou o 1º Plano de Fomento (1952-57). Este plano financiou a construção de 9 navios para a pesca à linha em aço e 6 de madeira. Não foi construído nenhum arrastão, por se considerar que a frota de 22 arrastões existentes, era suficiente para as necessidades¹⁷⁶. Os argumentos foram: manter ocupada a mão-de-obra utilizada nos navios da pesca à linha, o nível da qualidade do bacalhau trazido pelos arrastões era inferior, mas ficava equilibrado com as capturas dos navios de linha e, por fim, receava-se que os arrastões empobrecessem os stocks de peixe e levassem as nações ribeirinhas a proibir a pesca¹⁷⁷.

O 2º Plano de Fomento (1958-1964), que se seguiu, previa a construção de 4 arrastões, 4 navios em aço para a pesca à linha e mais 2 em madeira. Os novos arrastões estavam destinados a substituir os arrastões mais antigos e colmatar eventuais naufrágios¹⁷⁸. Deste plano, construíram-se alguns navios para a pesca à linha, protelando a construções de novos arrastões para quando se esclarecessem as especificidades técnicas deste tipo de navios¹⁷⁹, alusão aos novos arrastões pela popa que já sulcavam os mares.

No final dos anos cinquenta, começava a ser óbvio, que a pesca do bacalhau não podia centrar-se na pesca à linha e só seria rentável usar o arrastão bacalhoeiro em número crescente.



Foto 39. Navios motores a invernar na cala de Aveiro em 1960. Da direita para a esquerda, o *Capitão José Vilarinho* (1954), o *Capitão João Vilarinho* (1952) e o *Conceição Vilarinho* (1947). O primeiro naufragou em 1970, o segundo foi transformado, já tardiamente, em arrastão em 1974 e ainda navega (2016) e o último foi transformado para a pesca com redes de emalhar. Arquivo Distrital de Aveiro.

¹⁷⁶ *Renovação das Frotas do Bacalhau e de Arrasto*-1ª Fase do Plano de Fomento das Pescas Nacionais, pp 65-66.

¹⁷⁷ MOUTINHO, Mário, *História da Pesca do Bacalhau*, pp. 105.

¹⁷⁸ *Relatório Final Preparatório do II Plano de Fomento*. Lisboa, pp 30-35.

¹⁷⁹ *Ibidem*, pp 36.

Em 1958, foi o ano em que se enviaram 73 navios ao bacalhau, número que não voltou a ser ultrapassado. Nesse ano, as capturas de bacalhau verde foram de 29.915 toneladas, pescado pelos 22 arrastões então ao serviço, em 35 viagens. Em contrapartida, e de 29.978 toneladas foi o total pescado pelos 34 navios motores de pesca à linha de recente construção e pelos 21 lugres, dos quais, apenas 9 tinham mais de 20 anos de idade. Conclui-se, assim, que os arrastões pescaram tanto como toda a frota da pesca à linha, da qual a maioria eram navios recentes. No que respeita à tripulação, os arrastões necessitaram de 1.527 tripulantes, enquanto os navios de pesca à linha precisaram de 4.231¹⁸⁰. Mais ainda, estes últimos apenas tiveram trabalho em metade do ano. Por outro lado, nesse ano de 1958 iniciou-se um período de escassez de peixe, agravado por anormais condições de tempo, que afectaram os navios de pesca à linha, assim com a campanha de Verão dos arrastões. Esta situação repetiu-se em 1959 e 1960. Estes constrangimentos contribuíram para uma mudança de atitude em relação ao aumento do número de arrastões. Assim, em 11 de Novembro de 1959, foram encomendados dois novos arrastões pela EPV aos estaleiros de Viana do Castelo, sendo que um dos navios se destinava a substituir o navio de pesca à linha *Santa Maria Madalena*, naufragado nesse mesmo ano de 1959. Mas só na reunião da CRCB, em 30 de Abril de 1960, foi oficializada a autorização¹⁸¹. Estes novos navios, os gémeos *Vasco d'Orey* e *Santa Maria Madalena*, foram construídos nos ENVC e seguiram os planos dos últimos arrastões franceses. Tratava-se do *Cap Fagnet*, da Pecheries de Fécamp construído em 1956 e do *Shamrock III* dos Établissements André Ledun em 1957. Foram os primeiros arrastões com alojamentos a BB. Pescaram até 1980 e 1973 respectivamente e com bons resultados¹⁸². Os navios foram desenhados pelo arquitecto francês Robert Guérault, especialista neste tipo de navios. As formas do casco tinham sido apuradas no tanque de querenas de Paris¹⁸³.

Os novos navios portugueses, dispõem de 1.600 HP de potência, um hélice de passo variável e só arrastavam por estibordo. Eram navios com capacidade para 23.000 quintais de bacalhau, dispunham de



Foto 40. Novo arrastão *Vasco d'Orey*, no Tejo em 1965. A borda de BB toda fechada, protege do vento a escala e suporta o varandim que une os castelos. Este modelo representa o desenvolvimento máximo a que chegaram os arrastões de arrasto lateral ou pela borda. Bacalhoeiros.

¹⁸⁰ CRCB, Campanha 1957/58, *Inscrição de navios enviados à pesca do bacalhau*. Arquivo CRCB, MMI.

¹⁸¹ Acta nº346 da CRCB de 30 Abril 1960, pasta 477, Arquivo CRCB, MMI.

¹⁸² DAUSSY, Jack, *Les Chalutiers Classiques Fécampoïs*, pp 171-182.

¹⁸³ GUEROULT, Robert, *French Motor Trawlers*, pp 143-150.

porão para farinha de peixe e uma caldeira para o seu fabrico. Os alojamentos eram bastante cómodos. Só um senão, o seu calado complicava a entrada e saída da barra do rio Lima do navio carregado, o que aliás já acontecia com os outros arrastões da EPV. As barras do Vouga e do Mondego tinham o mesmo problema e por isso os navios descarregavam a totalidade ou parte da carga em Lisboa ou Leixões, enquanto essas barras foram sendo corrigidas.

Os navios são rapidamente construídos e começam a pescar, o primeiro em 1961 e o segundo logo no ano seguinte. São os últimos arrastões de tipo clássico a ser construídos. De notar que apesar de serem os mais modernos, estes não ultrapassaram em tamanho o *David Melgueiro* que continuou como o maior arrastão do mundo. A rapidez com que foram construídos leva a crer que tudo estava preparado desde há muito, aguardando-se apenas pela mudança da política emente.

Ao mesmo tempo estuda-se a hipótese de se transformarem em arrastões, parte dos navios da pesca à linha. Deste modo, a 26 de Janeiro de 1960, esse estudo é apresentado pelo GANPB e levado a instâncias superiores¹⁸⁴. Embora o estudo tenha só tenha sido apresentado em 1960, esta possibilidade começou a ser analisada ainda em 1959, quando os últimos navios motores de pesca à linha ainda estavam em acabamento. O documento que propõe a modificação foi elaborado pelo engenheiro naval Carlos Esteves Cardoso e a execução ficou a cargo do GANPB, orientando-se pelo princípio da transformação o mais económica possível. O documento foi acompanhado por um estudo sobre a rentabilidade de cada um dos tipos de pesca, destacando-se que os navios de pesca à linha só eram rentáveis se estivessem de volta com os porões cheios, o que não acontecia. Por outro lado, um arrastão com 80% da carga, em cada uma das duas viagens anuais, era rentável.

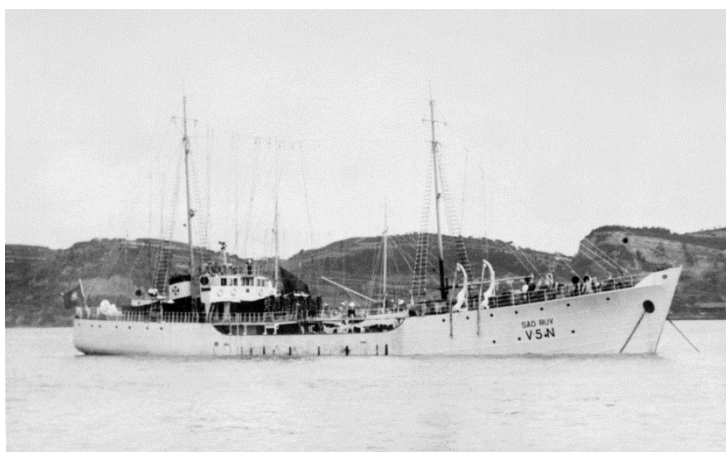


Foto 41. Navio-motor de pesca *São Ruy* da EPV, no Tejo. Este navio, resultado da modificação de um navio de carga, foi excluído da lista dos navios a transformar por ter um motor de 550 HP e de falta de resistência estrutural. Apesar de fraco, o motor Sulzer funcionou sem falhas desde 1939 a 1990. MM

Estava também bem explícito que a tripulação de um navio de pesca à linha era de 100 homens e de 65 homens no arrasto. Ora, lendo com atenção o estudo, está subentendido na argumentação que a solução está no valor de venda do bacalhau ao público, que é muito baixo para os armadores. Não se devendo ignorar que os preços de venda estavam fixados e só em

¹⁸⁴ Correspondência entre GANPB e CRCB, 26/Janeiro/1960, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

1967 foram liberalizados. Os armadores eram confrontados com custos de amortização dos navios, salários dos tripulantes, manutenções e reparações que não cessavam de aumentar. O objetivo era o de convencer os armadores a pagar as transformações, com recurso a subsídios e financiamentos necessários.

Nesse ano de 1960, a frota da pesca à linha dispunha de 34 navios motores e de 15 lugres. Excluindo os lugres e os navios motores de madeira, restavam os 21 navios de aço. Foram considerados aptos para transformação 16 navios¹⁸⁵. Foram, no entanto, excluídos o *São Ruy* e o *Conceição Vilarinho*, navios de carga adaptados, por serem estruturalmente incapazes, além dos três navios, *Vaz*, *Sernache* e *Soto Maior* por estarem equipados com motores pouco potentes (<700 HP).

O estudo dividiu os navios em quatro grupos¹⁸⁶, de acordo com a potência do motor de cada um. Ficaram no primeiro grupo (A) os navios com mais de 1.000 HP, no grupo (B) os com a potência entre 894 e 1.000 HP e abaixo de 894 HP dois grupos, um com casco mais leve (C) e outro com o casco reforçado (D). De uma maneira geral, todos os navios tinham de receber o guincho para manobra da rede, respectivo motor eléctrico, equipamento associado ao arrasto, máquina para farinação, caldeira, reforço dos geradores, reforço estrutural do casco na zona do guincho e o custo da transformação. Esta implicava também, a desmontagem dos alojamentos a EB, e refazer os mesmos com melhores condições de habitabilidade e menos tripulantes. Previa-se ainda a montagem de uma caldeira para aquecimento, já que os navios iam operar no Inverno e em latitudes muito altas, assim como a colocação dos arcos e roletes para o arrasto e reposicionamento do mastro de proa. De acordo com a potência, o hélice tinha de ser alterado. Os custos oscilavam entre 4.600 a 6.200 contos consoante os hélices, os reforços e os geradores. O *Sam Tiago* tinha sempre de mudar de motor, que como vimos atrás, era o do *Pedro de Barcelos* e não era fiável. Os custos aumentavam de 6.900 a 7.000 contos se houvesse mudança de motor.

Após a leitura deste estudo constata-se uma mensagem reiterada de que os custos da transformação dos navios eram baixos, uma vez que se pressupunha manter os motores, pois bastavam 750 HP para arrastar. Contudo, tal já não era válido em 1960, tanto que dos navios transformados, nenhum manteve os 750 HP. No *Apêndice 3* pode observar-se a previsão dos trabalhos a executar em cada navio e os respectivos custos.

Os navios de pesca à linha em aço utilizados pelos portugueses na Faina Maior foram desenvolvidos com base nos planos de um arrastão. Basta para isso comparar os desenhos tipo, ou arranjos gerais de cada tipo de navio. O navio de pesca à linha tem menor potência no motor, não

¹⁸⁵ Em vários documentos aparecem referenciados apenas 15 navios.

¹⁸⁶ Correspondência entre GANPB e CRCB, 26/Janeiro/1960, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

tem guincho, portas de arrasto, reforços estruturais nas zonas relacionadas com o arrasto e tem mais alojamentos.

No pós-guerra, logo que possível e em simultâneo com a construção dos arrastões, foram encomendados na Holanda, pois os estaleiros portugueses não tinha, capacidade de resposta, três navios de pesca à linha em aço. Estes navios, foram, o *Vaz*, o *Sernache* e o *Soto Maior*, construídos entre 1948 e 1950. Seguiram-se os 16 navios quase iguais, que agora é necessário transformar. Estes foram construídos entre 1952 e 1959, segundo o mesmo plano geral, mas foram terminados de acordo com as especificações de cada armador. Estes caracterizaram-se sempre, por não quererem o seu navio igual aos dos outros armadores. Apesar de derivarem dum arrastão, os navios de pesca à linha eram mais curtos. Na verdade, quatro metros em 72 metros eram desprezáveis para uns, mas uma grande diferença para os que os tripulavam¹⁸⁷.

Para o financiamento da transformação, foi proposto pela CRCB ao Secretário do Estado do Comércio, a concessão de um subsídio de 2.500 contos, por cada unidade transformada e o financiamento do resto da transformação. Estimava-se que estas se iriam estender por cinco a seis anos e os subsídios viriam do 2.º Plano de Fomento, dos navios que não se iriam construir. No *Apêndice 4*, encontra-se por navio, o custo retirado do Registo de Propriedade sem actualização, e o valor dos empréstimos em 1959 que cada navio ainda tinha por liquidar¹⁸⁸. Se se tiver em atenção este



Foto 42. Nossa Senhora da Vitória da SNAB em 1961, foi o primeiro navio a ser transformado em arrastão e foi o protótipo da transformação. Estava equipado com um motor potente. Este tinha pertencido ao David Melgueiro. Ainda recebeu uma hélice de passo variável, que não foi aplicado em mais nenhum navio da SNAB, até à chegada dos arrastões pela popa. Uma outra particularidade, o navio não tem a borda de BB fechada, nem o varadim entre os castelos, modificações essas posteriores à transformação. Bacalhoeiros.

Apêndice poder-se-á concluir que os armadores, pediram muito dinheiro para construir estes navios e foi graças ao Estado que foi possível construí-los. Isto evidencia a falta de capitais próprios, problema endémico desta indústria.

Logo em Fevereiro de 1960, foi feito o convite aos armadores pela GANPB, para procederem às transformações. A SNAB, enviou o seu navio *Nossa Senhora da Victória* para Viana do Castelo. Este, era um navio recente, apenas tinha efectuado 3 campanhas

¹⁸⁷ Conforme testemunho do capitão João David Marques.

¹⁸⁸ Correspondência entre CRCB e Secretário de Estado do Comércio, 26 Janeiro de 1960, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

na pesca à linha¹⁸⁹. A sua transformação foi pacífica, uma vez que dispunha de um motor de 1.185 HP, que tinha pertencido ao **David Melgueiro**. Além disso, o navio foi equipado com uma hélice de passo variável o que lhe aumentou a eficácia na manobra do aparelho de arrastar. Os desenhos da transformação deste navio serviriam de modelo aos outros navios. A transformação foi rápida, pois ainda realizou a campanha de 1960 à linha e, em 1961 fez duas campanhas como arrastão. Talvez já tivessem tudo preparado para a transformação¹⁹⁰.

Foi seguido do **Sam Tiago**, após a conclusão da campanha de 1960, cuja transformação ocorreu em Viana do Castelo. Este navio, a pescar desde 1955, necessitou de um novo motor de 1.540 HP, pois o existente, oriundo do **Pedro de Barcelos**, não era eficaz o que levou à sua substituição. Esta mudança, num navio deste tipo, obrigava a desmontar e remontar o casario na zona da casa da máquina o que alongava os trabalhos. O navio não pescou em 1961 e, só em 1962, pôde realizar a primeira campanha. O **Rio Alfusqueiro** da EPA, a pescar desde 1958, foi também rapidamente transformado. Após terminar a campanha de 1960, entrou nos estaleiros de São Jacinto e foi ainda a tempo de realizar uma campanha, em 1961. A transformação foi facilitada porque o motor original foi conservado, mas foi equipado com sobrealimentação. A potência passou de 820 para 1.375 HP. Um hélice de passo variável foi também instalado¹⁹¹. Com esta transformação e a venda do **Rio Antuã** construído em madeira¹⁹², a EPA, em 1962 deixou a pesca à linha.

A PESCAL, também após a campanha de 1960, enviou o seu navio **Lousado** para Viana do Castelo afim de ser convertido em arrastão. Este navio que pescava desde 1954¹⁹³, tinha ensaiado nas campanhas de 1959 e 1960 a pesca com *long line* de lanchas para dois tripulantes¹⁹⁴. Sem grande sucesso, mais por falta de entusiasmo das tripulações do que pela falência do processo. Este já tinha sido usado nos navios franceses sem restrições e com bastante sucesso. O motor foi substituído por outro de 1.820 HP¹⁹⁵ e o navio voltou a pescar, em 1962, embora não por muito tempo, pois a PESCAL, começou a apresentar dificuldades financeiras e em 1965 os arrastões que ainda pescavam foram imobilizados. O **Rio Lima**, da EPV, a pescar desde 1952, foi transformado em Viana do Castelo, após a campanha de 1961. O motor foi equipado com sobrealimentação passando a potência de 820 para 1.260 HP. Voltou a pescar em 1962.

¹⁸⁹ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 33.

¹⁹⁰ Ver *Apêndice 2- Resumo das modificações dos arrastões clássicos*.

¹⁹¹ Plano geral **Rio Alfusqueiro**, EPA, transformação em arrastão, Des. nº EO 106A, 20/Maio/1960, ENSJ.

¹⁹² *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fls 75 e 89.

¹⁹³ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 25.

¹⁹⁴ *Pesca do bacalhau por um novo sistema*, «Jornal do Pescador», Junho de 1959, pp 39-40. A pesca com long line, consiste no estender e recolher uma linha presa a flutuadores, com milhares de anzóis iscados, uma espécie de trole gigante, pelo que necessitava de dois pescadores por embarcação.

¹⁹⁵ Este motor de 1.820 HP, foi comprado pela PESCAL para substituir a máquina a vapor do **Pádua**. Essa decisão ficou adiada.

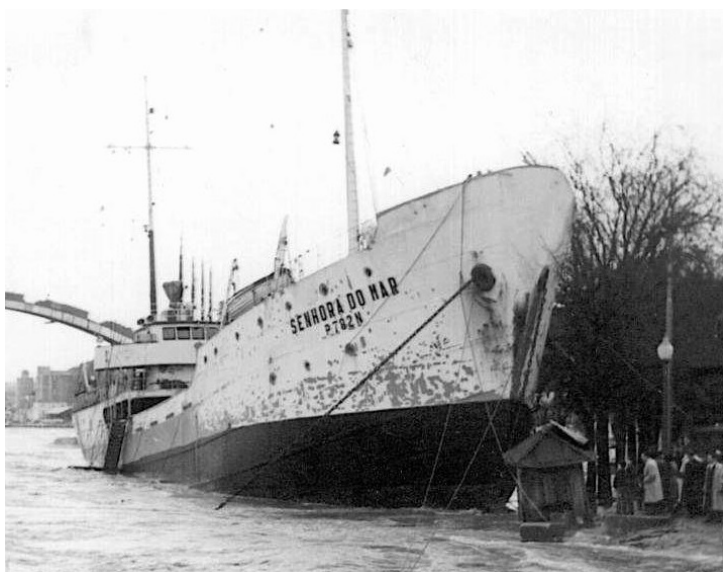


Foto 43. *Senhora do Mar*, encalhado na margem direita do Douro, depois das cheias de 1961. Passou a ser conhecido pelo “carro eléctrico”. Bacalhoeiros.

lizou a campanha de 1962. Foi transformado em arrastão em Viana do Castelo. O motor foi substituído por outro de 1.380 HP. Este navio voltou à pesca em 1964 e foi o último a ser modificado¹⁹⁷. Os trabalhos incluíram a reparação do encalhe no rio Douro em 1961. O caderno de en-

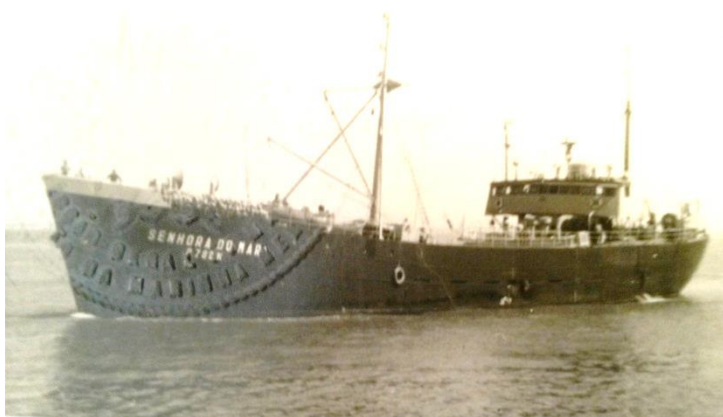


Foto 44. *Senhora do Mar*, em 1963, último navio a ser transformado. Além do novo motor, o navio tem a borda fechada a BB para protecção da escala e o varandim entre castelos. A fotografia deste navio é deplorável, mas única, desta época. AM

José Vilarinho, São Rafael, Vimieiro, Capitão João Vilarinho, Neptuno, Senhora da Boa Viagem e Alan Villiers, os respectivos armadores tinham a intenção de os transformar. As modificações seriam realizadas partir de 1961/62, excepto, no caso dos dois últimos, para a qual não havia

O *João Ferreira* da Indústria Aveirense de Pesca, IAP, a pescar desde 1956, foi transformado em São Jacinto, após a campanha de 1961. O motor que fornecia 840 HP, passou para 1.460 HP após a montagem da sobrealimentação¹⁹⁶. O navio voltou a pescar em 1963, realizando duas campanhas nesse ano. Este armador apenas dispunha dum só navio e assim continuou.

O *Senhora do Mar*, da Mariano & Silva, a pescar desde 1952, ainda rea-

lizou a campanha de 1962. Foi transformado em arrastão em Viana do Castelo. O motor foi substituído por outro de 1.380 HP. Este navio voltou à pesca em 1964 e foi o último a ser modificado¹⁹⁷. Os trabalhos incluíram a reparação do encalhe no rio Douro em 1961. O caderno de encargos da transformação é bastante detalhado¹⁹⁸ e inclui o desenho do navio alterado.

Na nota do GANPB para a CRCB, de 16 Dezembro de 1960 dava a posição do estado dos navios a transformar, para lá dos navios já em transformação e dos que iam ser transformados¹⁹⁹. Informava-se nessa nota, que relativamente aos navios *Capitão*

¹⁹⁶ Plano geral *João Ferreira*, IAP, transformação em arrastão, Des. nº EO 1584, 7/Abril/1962, ENVC, MMI.

¹⁹⁷ Plano geral *Senhora do Mar*, Mariano & Irmão, transformação em arrastão, Des. nº 4521/3, 14/Agosto/1961, ENSJ, MMI

¹⁹⁸ Correspondência entre Mariano & Irmão e CRCB, 21/Jun/1962, Anexo, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

¹⁹⁹ Correspondência entre GANPB e CRCB, 16/Dez/1960, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

data. A partir de 1962 os resultados da pesca foram melhorando. Os custos das transformações revelaram-se superiores ao previsto, os aumentos salariais foram significativos e a isenção do serviço militar para quem realizasse sete campanhas ao bacalhau, colmatou temporariamente o problema da falta de mão-de-obra na pesca à linha. A percepção de que os novos arrastões pela popa podiam ser a solução, em vez de se alterarem navios que ficavam obsoletos obrigava à reflexão²⁰⁰, pelo que a transformação de mais navios perdeu o ímpeto.

Em 1964, foram à pesca 31 arrastões, que realizaram 51 viagens, 28 navios de linha, dos quais 14 são de aço e 13 lugres. O volume da pesca foi de 70.4435 toneladas de bacalhau verde. O primeiro arrastão pela popa estava em acabamentos em Viana do Castelo e aguardava-se a sua chegada com expectativa²⁰¹. Pelo final da década, volta-se a questionar o método da pesca à linha. Quando confrontados com uma nova escassez de peixe, os países ribeirinhos alargaram as suas águas territoriais e a rentabilidade do sector começa outra vez a ser ameaçada, mesmo com a liberalização dos preços de venda do bacalhau, a partir de 1967.

Outra consequência destas modificações, mas que só vai sendo evidenciada nos anos que se seguem, é a dificuldade destes navios em arrastar com o mar encrespado e quando não estavam ainda carregados. Com a ondulação, levantavam a popa, a hélice ficava em parte emerso e o navio perdia seguimento. Os arrastões têm mais peso à ré para evitar este fenómeno. Em termos técnicos estes os navios tinham o ponto de indiferença muito afastado da ré.

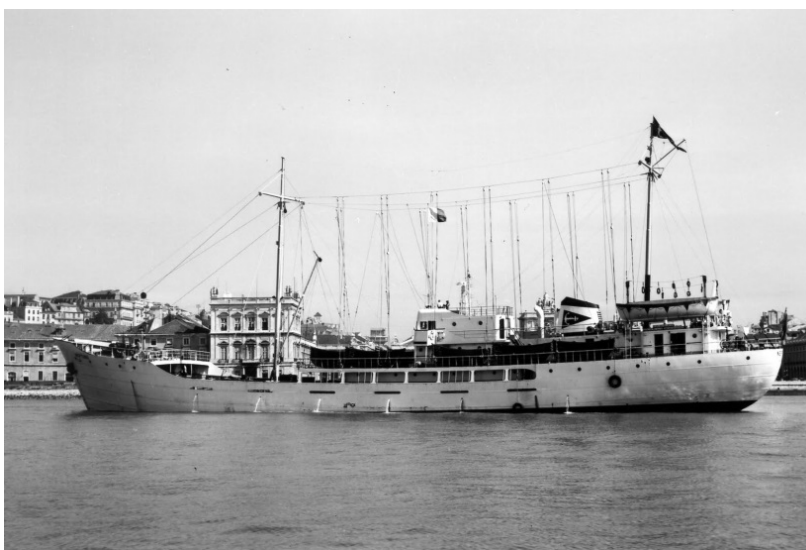


Foto 45. Navio de pesca à linha *Neptuno* da Parceria, em 1958, antes de iniciar a sua primeira campanha. Este navio também estava previsto para ser transformado em arrastão. Era o mais capaz pois dispunha dum motor de 1.350 HP e já tinha o casco reforçado. Tinha um óbice, o motor a dois tempos, funcionava mal a baixa velocidade. Não convencido, o armador logo que pode, mudou de ideias. Este navio foi construído sem qualquer apoio financeiro do Estado. Parceria.

²⁰⁰ Neste período, nas conversas com os armadores, Henrique Tenreiro começava por perguntar, “Então quem é o primeiro a encomendar um arrastão pela popa?”, testemunho do capitão João San Marcos.

²⁰¹ Tratava-se do *Maria Teixeira Vilarinho*, que será entregue a 26 de Outubro de 1964.

Capítulo 8 - Os arrastões de popa e a revolução da arte

No final da Segunda Guerra Mundial, a Grã-Bretanha, apesar de vencedora, foi confrontada com uma escassez de alimentos sem precedentes, resultantes da sangria da guerra, da perturbação da economia e agravada com vários maus anos agrícolas que se seguiram, tornando-se, assim, necessário encontrar outras formas para alimentar a população. Quanto às pescas, a frota estava muito reduzida, fatigada e as zonas de pesca minadas e cobertas de destroços, pelo que urgia criar novas fontes de abastecimento. Para tal, foi criado um ministério com a missão de estudar e propor soluções para estes problemas.

Uma das iniciativas foi proposta por uma empresa que se dedicava à pesca da baleia no Atlântico Sul desde o século XIX, a Christian Salvesen de Leith e que se viu confrontada no final da guerra com a perda da maioria dos seus navios e os sobreviventes fatigados. A reconstrução da sua delapidada frota era um problema, além de que, a pesca da baleia estava já condenada no período pré-guerra pela diminuição de espécies a capturar e pela substituição dos óleos de baleia por derivados do petróleo²⁰².

Com protecção do Ministério do Abastecimento, o concurso de Sir Dennistoun Burney, reconhecido inventor e responsável por vários desenvolvimentos interessantes, liderou uma equipa pluridisciplinar para estudar o problema, acabando por desenvolver um novo conceito de captura de peixe²⁰³. Assim, imaginou-se um navio com um convés corrido onde se concentravam a rede de arrasto, os seus acessórios e o guincho para operação de largar e recolher a rede. O convés

terminava numa rampa à ré do navio, já usada nos navios de processamento de carcaças de baleias. O peixe, depois de pescado, era conduzido para um pavimento logo abaixo onde era escolhido, processado, congelado numa linha automática e armazenado em porões refrigerados por baixo da coberta do tratamento.



Foto 46. Fairtry de 1954 o primeiro arrastão pela popa. Parece mais um pequeno navio de passageiros. Bacalhoeiros.

²⁰² CAMPBELL, Jack, *The Fairtry Experiment*, pp 17-25.

²⁰³ Idem, *Ibidem*, pp 13-16.

Deste modo racionalizavam-se as etapas do lançamento e recolha da rede do arrasto e do processamento do pescado a bordo, que se passou a fazer numa coberta de trabalho e não no convés. Finalmente, o produto da pesca era desembarcado já pronto e assim, o arrasto se passou a fazer alinhado com o eixo do navio, deixava de ser necessário corrigir o andamento do navio ocasionado pelo esforço no bordo onde se estava a arrastar, ou seja, economizava-se 3% da potência. Também a recolha da rede, o esvaziar o saco e voltar a largar a rede para novo lanço, passou a fazer-se sem ser praticamente necessário parar o navio e não expor a borda ao mar e ao vento, como faziam os arrastões laterais. Ora, para passar da teoria à prática, foi transformado um antigo draga-minas, depois de receber um diesel e de ter a sua parte de ré equipada com uma rampa e um pórtico para manobra da rede. Este navio, baptizado *Fairfree*, numa série de viagens, entre 1947 e 1948, depressa revelou que os conceitos estavam certos, embora o tipo de navio não fosse o ideal por ser pequeno e estar atravancado de anteparas e de equipamento inútil. Além do mais, as máquinas para escalar não funcionavam com o navio no mar e a instalação para a congelação era muito incipiente²⁰⁴.

Por insistência de Harold Salvasen, um novo navio foi projectado e construído no estaleiro John Lewis em Aberdeen, Escócia. Este incorporava os novos conceitos e a experiência ganha na operação do *Fairfree*. Assim, nasceu um novo navio, o *Fairtry*, de 83,3 metros, cuja construção terminou em Abril de 1954 e com o dobro do tamanho de um arrastão do alto. Foram embarcadas maquinaria para o processamento do pescado a bordo, incluindo a filetagem, entretanto melhoradas e desenvolvidas pela Baader, empresa alemã referência neste tipo de equipamento²⁰⁵.

O navio foi equipado com ultracongelação a bordo, processo que, por ser muito rápido, não deixa que a água contida nos corpos a congelar, dilate e destrua a estrutura celular. Deste modo, se evita que o peixe após descongelação se apresente moído. Para a conservação dos congelados, o navio dispunha de porões refrigerados para manter a carga a temperatura constante.

Logo nas primeiras viagens, o navio surpreendeu pela sua eficácia. Ao regressar, nas suas curtas viagens com os porões cheios de peixe congelado. Contudo, surgiram outros problemas, revelando defeitos de concepção, como a inclinação da rampa, a fragilidade dos cabos das redes e outros detalhes menores que foram sendo melhorados. Além do mais, sendo um navio mais longo, não tinha cais nos portos de pesca para atracar, O peixe congelado não foi comercializado senão a preço de saldo, apesar de se reconhecer ser de melhor qualidade do que o peixe conservado em gelo. Por outro lado, a Salvesen tentou tudo para interessar outros armadores em partilhar o in-

²⁰⁴ Idem, *Ibidem*, pp 25-28.

²⁰⁵ Idem, *Ibidem*, pp 32-32.

vestimento em mais navios, mas sem sucesso. Apesar de todas as dificuldades, foram ultrapassados o problema do cais, bem como dos armazéns frigoríficos, e o armador conseguiu vender os seus produtos para fábricas de filetes já cozinhados onde a qualidade do produto se impôs.

O navio libertou no segundo ano de operação 100.000 libras, o que foi um sucesso. Vencidas as resistências dentro do próprio armador, foram encomendados mais dois navios, o *Fairtry II*, em 1959, e o *Fairtry III*, em 1960, e, logo a seguir, fazem construir um armazém frigorífico privativo. Apesar de inovadores, os navios não foram repetidos em Inglaterra, pois os armadores ingleses, agarrados a uma numerosa frota de arrastões laterais, e com receio do insucesso do investimento, ficarão imóveis por vários anos²⁰⁶. de tal forma que, só em 1961 é construído o primeiro arrastão para outro armador e, por volta de 1963, é que os ingleses, com urgência, iniciam o processo de substituição dos seus, agora, obsoletos arrastões laterais.

Noutros países, tais como União Soviética, Alemanha e Japão, este novo conceito teve uma grande aceitação. Com efeito, numa tentativa de aproximação após a morte de Estaline, o governo inglês permitiu a oferta de tecnologia aos russos que perceberam a vantagem do sistema e pediram cotação para vinte e quatro navios. Estes acabaram por ser construídos na Alemanha Federal, segundo os planos do *Fairtry*, que, até hoje, nunca se soube como os russos os obtiveram. Surpreendidos, os ingleses viram cópias do seu navio logo em 1955. Nos anos seguintes, em número crescente, os navios fábrica russos passaram a percorrer grandes áreas nos oceanos e a pescar em larga escala²⁰⁷. Os soviéticos, com problemas graves em alimentar a sua população, e sem preocupações com rentabilidade dos investimentos, por volta de 1964 já dispunham de duzentos arrastões deste tipo. Foram seguidos pela Alemanha Oriental, Polónia, Alemanha Federal, Japão e mesmo pela Espanha²⁰⁸. Consequentemente, a sobre pesca que se seguiu, conduziu à redução dos stocks e ao, mesmo tempo, à queda dos preços do pescado. A Salvasen, por outro lado, opta por não substituir os seus navios que, entretanto, começavam a apresentar prejuízos, por outros mais eficazes, e, em 1967, abate o *Fairtry III*, acabando por, em 1969, abandonar a pesca e concentrar a sua actividade na distribuição de produtos congelados e no transporte rodoviário. Hoje (2016) é uma grande empresa europeia, com uma invejável quota nesses mercados²⁰⁹.

Em Portugal, depois dum esforço enorme na construção da numerosa frota de pesca nos anos quarenta e cinquenta, quer para a pesca do bacalhau, quer para a pesca do alto, em 1959 apenas

²⁰⁶ ROBISON, Robb, *The Rise and Fall of the British Trawl Fishery*, p 221.

²⁰⁷ CAMPBELL, Jack, *Ibidem*, pp 17-25.

²⁰⁸ Idem, *Ibidem*, pp 58-62.

²⁰⁹ Idem, *Ibidem*, pp 94-100.

se considerava a possibilidade de substituir os navios mais velhos por unidades novas, como se viu no Capítulo 7, aquando da elaboração do II Plano de Fomento.

O aparecimento de um novo tipo de navio de pesca e de novos métodos de pesca foram seguidos, com atenção, pelos armadores portugueses. Os capitães portugueses tinham visto o *Fairtry* pescar nos Bancos, assim como as cópias soviéticas, ao mesmo tempo que tomavam conhecimento da prudência dos armadores ingleses em construir navios semelhantes.



Foto 47. *Maria Teixeira Vilarinho*, o primeiro arrastão pela popa para o bacalhau. O navio perdeu-se por encalhe na Terra Nova em 1979. Ana Maria Lopes.

As verbas disponíveis foram canalizadas para a transformação dos navios da pesca à linha para arrastões laterais. Os navios já construídos não estavam amortizados e o Estado não tinha intenções de continuar a investir em novos navios de pesca e muito menos começar do zero, pois tinha outras prioridades, nomeadamente em África. Por outro lado, o novo tipo de navio, não estava totalmente adaptado às necessidades, pelo menos com as condições visíveis em 1959/60. Principal diferença era a capacidade de congelação a bordo, que não era necessária, pois não havia rede de frio instalada no país, muito menos estava nos hábitos da população consumir peixe congelado. A grande vantagem residia na facilidade em arrastar e no aumento significativo da melhoria das condições de trabalho e de habitabilidade a bordo. Os novos navios eram chamados de navios fábrica, ou seja, pescavam e processavam o pescado a bordo. Mas isso era o que os navios bacalhoeiros já faziam, pescavam e procediam à escala a bordo, seguida de salga. Enquanto havia abundância de peixe, não se manifestou a necessidade em evoluir verdadeiramente nesta indústria. Contudo, quando, confrontados com a escassez de peixe, os novos navios não eram suficientes para contornar este problema. Apesar de tudo, o primeiro navio português de arrasto pela popa foi o arrastão costeiro *Atrevido*, da praça de Aveiro, que entrou ao serviço em 1960. Tratou-se duma experiência dos estaleiros de S. Jacinto. Foi um sucesso, mas levou muito tempo a serem construídos navios semelhantes.

Enquanto os grandes armadores da pesca longínqua, a SNAB, a EPA e a EPV, estavam expectantes. Foi uma pequena empresa, a José Maria Vilarinho, dedicada à pesca à linha, que deveria ter enviado o seu navio motor de aço de pesca à linha, o *Capitão José Vilarinho*, para transformar em arrastão, como tinha prometido em 1962 que encomendou em 3 de Outubro de 1962 o primeiro arrastão pela popa em Viana do Castelo, o *Maria Teixeira Vilarinho*²¹⁰. Este entrou ao serviço a 26 de Outubro de 1964 e, apesar de ter um projecto pouco elaborado, realizou capturas bastante interessantes em 1965. Na realidade era um derivado do *Fairtry*, com a máquina a separar os dois porões e com o convés da pesca curto e muito atravancado²¹¹. Seguiram-se dois arrastões pela EPA para substituir o *Santa Princesa* e o *Santa Joana*. Estes navios, com 80 metros, o *Santa Isabel* (1965) e o *Santa Cristina* (1966), foram construídos nos estaleiros de S. Jacinto e são de um conceito diferente, elaborado pelo arquitecto Conrad Birschoff²¹². Assim, construíram-se no total nove navios do mesmo tipo embora com diferenças entre eles. Destes, sete ainda hoje navegam. Logo a seguir a João Maria Vilarinho, encomenda o *Cidade de Aveiro* (1966) em Viana²¹³. Este último, com o casario muito encostado à proa e com propulsão diesel-eléctrica, de modo a entalar os porões entre a máquina alternadora à proa e os motores eléctricos a ré²¹⁴. Este navio bateu o record de capturas em 1968. Logo a seguir a Empresa de Pesca de Lavadores recebe de S. Jacinto o *Lutador* (1967) e a EPA o *Santa Mafalda* (1968), para substituir o navio naufragado com o mesmo nome. Igual aos outros Santos, este último foi construído na Lisnave, uma vez que em S. Jacinto não havia vaga. Depois, o *Inácio Cunha* (1970), para a Testa & Cunhas de novo em S. Jacinto. Seguem-se o *Brites* (1971) para a Brites & Irmão e o *Coimbra* (1973) para a Empresa de Pesca de S. Jacinto. Estes dois últimos, com um piso a menos no casario, mas com este mais longo e com mais o espaço para estender o aparelho do arrasto. Por fim o *Adélia Maria* (1974) para a José Maria Vilarinho e o *Vila do Conde*, para a Tavares & Mascarenhas, este último grupo equipado de um bolbo à proa, o casario está mais chegado à proa. O guincho também foi colocado mais à proa e aumentando ainda mais o espaço para estender o aparelho.

Recorrendo a um projecto semelhante, os estaleiros de Viana construíram três arrastões para a SNAB de 85 metros, maiores, mais largos, com maior volume interno e com mais espaço para estender o aparelho, do que os navios construídos em S. Jacinto, nomeadamente, o *Luís Ferreira de Carvalho* (1969), o *Elisabeth* (1969) e o *João Álvares Fagundes* (1973), este último já equipado com dois túneis de congelação e enviado logo de seguida para o Atlântico Sul. Mais dois

²¹⁰ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fl 35.

²¹¹ *O Cidade de Aveiro*, Jornal do Pescador, Dezembro de 1964, pp 29-38 e 55-56.

²¹² BIRKHOFF, Conrad, *The Sterntrawler - A Decade's Development in Trawl Handling*, pp 147-153.

²¹³ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fl 36.

²¹⁴ Jornal do Pescador, Maio de 1966, pp 21-24 e Novembro de 1966, pp 29-31.

navios iguais para a SNAPA, totalmente congeladores, o *Praia de Santa Cruz* (1975) e o *Praia da Comenda* (1976). Foi ainda encomendado um novo *Santa Isabel* (1973), para a EPA, para substituir o anterior do mesmo nome, naufragado em 1971²¹⁵. A tendência era construir os navios iguais, quer para o bacalhau quer para a congelação. Um navio de 70 metros estava ainda previsto para a Lusitânia²¹⁶. Foram ainda modificados dois navios de pesca à linha, em navios de pesca pela popa. Previstos em 1970, a transformação foi posta de lado por ser economicamente inviável. Retomada a ideia, foram transformados o *Vimieiro* em 1980 e o *São Rafael* em 1983²¹⁷. No entanto, o armador faliu, os empréstimos não foram pagos, os navios comportaram-se mal na pesca e foram abatidos²¹⁸.

No que respeita à pesca do alto, também se optou pelo arrasto pela popa. Deste modo, em 1966, são adquiridos cinco navios do mesmo tipo para armadores diversos, segundo um projecto espanhol, e mais três navios polivalentes em 1976/77, todos para os produtos congelados.

Com o 25 de Abril de 1974, as pescas atravessam um período de grande perturbação, a que se juntaram os problemas laborais e as crescentes restrições à indústria pelas nações donas dos pesqueiros, numa altura que era preciso calma e ponderação. No entanto, o principal problema foi o desinteresse dos armadores.

Os novos navios são transformados em congeladores, vão pescar bacalhau para salgar ou peixe para congelar, ou ainda congelam o bacalhau, a descongelar em terra e a salga-lo posteriormente.

Desse período até ao presente, a frota dos navios de arrasto pela popa foi a que subsistiu a ponto de ainda hoje os armadores que resistiram conseguirem manter actualizados os navios, pois os cascos puderam receber as mudanças impostas pela evolução tecnológica no mundo da pesca.



Foto 48. *Brites*, Aveiro, 15 de Agosto de 2001. Pormenor da rampa e portas de arrasto estivadas à popa. RM.

²¹⁵ ANDRIEUX, Jean Pierre, *Disasters & Shipwrecks of Newfoundland and Labrador*, pp 98-100.

²¹⁶ Ver Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante, A Construção Naval Portuguesa, Anos 1962 a 1975.

²¹⁷ Arranjo geral, *São Rafael*, Armazéns J. L. Costa, transformação em arrastão, Des. nº T3001 28/Outubro/1977, Argibay.

²¹⁸ Conforme testemunho do capitão João David Marques.

Capítulo 9 – O último esforço

A chegada dos novos arrastões pela popa, o sucesso que obtiveram nas capturas, a facilidade com que largavam e recolhiam a rede, o incremento das condições de trabalho e de habitabilidade, tornaram os arrastões clássicos inequivocamente obsoletos. Mais ainda, as campanhas tornavam-se mais curtas porque os navios ficavam cheios mais depressa. De destacar a do arrastão pela popa *Cidade de Aveiro* que, em 1968, conseguiu realizar três campanhas nesse ano, trazendo sucessivamente 1.165, 1.266 e 855 toneladas de bacalhau verde, o que foi um record²¹⁹. Entretanto os agora velhos arrastões pela borda, cujo investimento, ainda não estava amortizado, não podiam ser abatidos, e era difícil que tivessem incêndios acidentais, pelo que tiveram que ser melhorados, já que era economicamente inviável substituir toda a frota a curto prazo.

Entre 1967 e 1972 foi realizada uma nova modificação²²⁰, que levou a uma melhoria das condições de trabalho, reformulação dos alojamentos na coberta da proa, o parque de tratamento do peixe foi fechado, coberto e parte das operações da escala foram automatizadas. Estas máquinas inicialmente muito simples, foram sendo aperfeiçoadas e substituídas por novos modelos mais eficientes, à medida que foram ficando disponíveis. A mão-de-obra cada vez mais rara e cara foi sendo reduzida. Por outro lado, o pessoal a trabalhar no interior do navio passou a estar protegido



Foto 49. Parque do tratamento da pesca do arrastão *Santo André*. O gradeamento no primeiro plano não existia quando o navio estava a pescar. As máquinas para o processamento do peixe vieram aliviar a rudeza da escala e reduzir a tripulação. RM.

e aquecido. Por esta altura os arrastões estavam a pescar no estreito de Davis no Inverno e rumavam mais para Norte mesmo nessa estação e só não o faziam quando os growlers e os icebergs os impediam²²¹.

Esta modificação não só foi aplicada aos 17 arrastões mais antigos, aos recentemente convertidos e aos construídos, ou seja, foi realizada nos 26 navios, então a pescar. Os dois arrastões a vapor que faltam,

²¹⁹ GANPB, *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, Ano 1968, Arquivo CRCB, MMI.

²²⁰ Ver *Apêndice 2* - Resumo das modificações dos arrastões clássicos.

²²¹ AVEIRO, Valdemar Cravo da Cruz, *80 Graus Norte*, pp 138-141

estavam em reconstrução e já tinham naufragado o *João Álvares Fagundes*, em 1965 e o *Santa Mafalda*, em 1966. Quanto ao *Santa Princesa*, em 1967 fez a sua última viagem, foi imobilizado e depois abatido.

O arrastão bacalhoeiro tinha como limite os stocks de bacalhau disponíveis. Os navios, só tinham capacidade de processar o bacalhau a bordo, através da escala seguida da salga. As restantes espécies que caíam na rede eram devolvidas ao mar e nem sequer eram procuradas por não haver possibilidade de a conservar. Posteriormente, com a escassez do bacalhau e as restrições à sua pesca, a única saída foi pescar outras espécies e recorrer à sua congelação.

Os novos arrastões de pesca pela popa, já dispunham de alguma capacidade de congelação, proporcionada por armários de congelação e porão para 200 m³ (130 toneladas), cerca de 10% da capacidade total. Estes navios começaram a chegar com o porão dos congelados cheio e isso trouxe valor acrescentado à viagem que não era desprezável²²². Os arrastões clássicos foram sendo também equipados para a congelação. Estes foram alterados por fases, que se arrastaram até aos anos oitenta. Primeiro foi necessário dotar os navios com unidades de congelação mínimas, equipar parte dos porões com um forro térmico adequado e envolvê-los com serpentinas para manter esses porões refrigerados. Inicialmente, os navios embarcaram armários para congelar o peixe em tabuleiros depois de processado, seguindo-se o armazenamento no porão, pelo que, apenas meio porão foi alterado. Só mais tarde foi reformulado um porão inteiro, recebendo a classificação de semi-congeladores. Por fim os dois porões foram transformados quando ganharam a classificação de totalmente congeladores. Dos armários de congelação, passou-se aos túneis de congelação de maior produtividade. O processamento automático do peixe também acompanhou obviamente a evolução, à medida que os respectivos fabricantes iam introduzindo melhoramentos²²³. Isto não ocorreu em todos os navios e nem todos passaram pelas três fases. Os porões para congelados também foram estendidos aos novos



Foto 50. Santo André, tecto do porão dos congelados. As serpentinas de refrigeração asseguram a manutenção da temperatura. O tubo horizontal do ar condicionado e os projectores asseguram a função de navio-museu. RM.

²²² A partir de “1 de Outubro de 1971, o *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, elaborada semanalmente pelo GANPB e enviada a todos os associados, passou a mostrar o volume de congelados além do bacalhau verde por navio a pescar. Arquivo CRCB, MMI.

²²³ CUNNINGHAM, David B., *Freezer Trawlers, Fishing boats of the World*, pp 538-542.

navios de arrasto pela popa e aos navios de pesca à linha que restavam e que foram transformados para a pesca com redes de emalhar e outras artes. Alguns arrastões laterais, foram transformados, para também trabalharem com redes de emalhar, como se verá de seguida. Com os navios assim modificados, estes passaram a procurar outras espécies e outros locais para pescar. Portanto o bacalhau deixou de ser a espécie principal e a classificação de navio bacalhoeiro deixou de ter sentido.

A congelação foi inicialmente introduzida na pesca do alto, com a transformação desses arrastões a partir de 1962. Estes navios estavam condicionados a viagens curtas, por trazerem o peixe envolvido em gelo, que apenas permitia duas semanas no mar. Com a congelação a bordo, esta limitação deixava de existir. Mas não eram só os navios que tiveram de ser alterados. Foi necessário, criar um circuito de frio à escala nacional, que incluía armazéns centrais, e equipar os distribuidores com frigoríficos, assim como alterar os hábitos alimentares da população, o que iria levar várias décadas.²²⁴

As primeiras transformações dos arrastões bacalhoeiros, ditos agora de clássicos, foram os antigos arrastões a vapor que estavam imobilizados e que era urgente pôr a pescar.

Como se viu após a falência da PESCAL, os seus dois arrastões a vapor estavam imobilizados com avarias e quando ficou resolvida a questão judicial, os navios foram adquiridos nessa situação por novos armadores que os reconstruíram. Após a sua reconstrução e modificação, estes navios eram as melhores unidades da frota, só ultrapassados pelos novos arrastões pela popa.

O *Águas Santas* sem pescar desde 1965, realizou 27 campanhas a vapor. Foi comprado em 1967, por um suposto armador por 9.265 contos e revendido a José Maria Vilarinho, Lda. O navio



Foto 51. *Águas Santas* da João Maria Vilarinho, acabado de transformar, é agora um dos melhores arrastões da frota. Vai manter esta característica até ao fim da sua vida. Bacalhoeiros.

foi reconstruído em São Jacinto, teve a máquina e a caldeira desembarcada. Recebeu um motor diesel novo de 1.900 HP e o bordo de BB foi fechado. O parque de tratamento foi coberto e automatizado, a ponte foi reconstruída e equipada com os últimos modelos da tecnologia. Os tanques de combustível foram puxados para ré, ocupando parte da antiga

²²⁴ *Novos processos de conservação de peixe em navios de arrasto*, Jornal do Pescador, Junho de 1961, pp 35-36.

sala da máquina, agora mais pequena. O porão de ré para salgados ficou com 1.100 m³. O paiol das redes a vante do porão de vante foi transformado para 140 toneladas de congelados. A maquinaria necessária foi embarcada, parte na sala das máquinas e parte num antigo tanque de combustível. Os alojamentos foram modernizados, todos instalados a ré e equipados com ar condicionado²²⁵. A arqueação líquida passou de 733,96 para 1.051,32 tal. O navio voltou a pescar em 1969. Tinha custado 18.135 contos em 1949, sendo o valor da reconstrução de 24.659 contos, além do valor pago ao suposto armador, que não foi possível apurar com exactidão, assim como se havia pendente algum empréstimo²²⁶. Um arrastão pela popa novo, por exemplo o *Lutador* custou 33.650 contos em 1967²²⁷, ou seja, teria sido preferível enviar para sucata o velho navio e construir um novo. Em 1973 o *Águas Santas* teve o porão de vante transformado para 380 toneladas de congelados.

O *Pádua* realizou 34 campanhas na PESCAL e foi vendido à Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz, em 1967 por 5.500 contos. Foi rebaptizado de *Aida Peixoto* e largou a 5 Outubro de 1967 para a Terra Nova a vapor. Em 21 de Janeiro de 1968 comunica a primeira pesca. Esteve semanas sem pescar e regressou a 14 de Julho de 1968 com 14.500 quintais ou seja 91,3% da sua capacidade. Supõe-se que esteve nos portos da Terra Nova a reparar continuamente a máquina e as caldeiras. Foi preciso substituir duas vezes o capitão. Essa viagem deve ter sido muito difícil para todos²²⁸. À chegada, a máquina a vapor e a caldeira foram desembarcadas e um novo motor Diesel de 1.800 HP foi instalado. Os alojamentos foram renovados e a característica chaminé (Foto 31), foi substituída por outra menos imponente. O arrasto por BB, removido e a borda fechada. O parque de tratamento do pescado foi equipado com máquinas para a escala do peixe e recebeu um armário para congelação. A parte de vante do porão de vante passou a po-



Foto 52. *Pádua* da Tavares & Mascarenhas. Reconstruído.
Foto David Calão.

²²⁵ O Arranjo Geral do navio, quando chegou a Portugal, pode ser consultado no MMI, Dossier Arquivo de planos. No AM, no dossier *Águas Santas*, Capitania de Aveiro, encontra-se o Arranjo Geral do navio em 1973.

²²⁶ *O navio Águas Santas é hoje uma das melhores unidades da frota bacalhoeira portuguesa*, Jornal do Pescador, Abril 1969, pp 35-40.

²²⁷ Estes valores retirados dos livros dos registos são aproximados, pois muito do equipamento embarcado, foi pago directamente pelos armadores aos fabricantes.

²²⁸ GANPB, *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, Ano 1968, Arquivo CRCB, MMI.

rão para congelados para 140 toneladas e o porão de ré ganhou volume com a integração do espaço da caldeira desembarcada²²⁹. A arqueação líquida passou de 683,20 tal para 850,19 tal. O navio voltou a pescar em 1970. Em 1983, recebeu um túnel de congelação. Os porões passaram a polivalentes, ou seja, para congelados ou para salgados, conforme a necessidade. O de vante para 500 m³ e o de ré para 590 m³, no total de 834 toneladas de congelados. A partir de 1982, voltou a chamar-se *Pádua*.

Estes dois arrastões tinham ficado parados no tempo, depois de reconstruídos não só recuperaram todo o atraso como deram um passo à frente com o embarque da congelação.

O terceiro arrastão da PESCAL, o *Lousado*, comprado por 18.120 contos foi imediatamente posto a pescar como o nome de *Navegante* na João Maria Vilarinho, com duas viagens ainda em 1967²³⁰.

A congelação foi sendo introduzida consoante as disponibilidades. Logo em 1971 o *Sam Tiago*, o *João Martins* e o *David Melgueiro*, da SNAB, recebem instalações de frio. Passam a dispor de capacidade para 35, 60 e 400 toneladas de congelados respectivamente. Em 1972 o *Vasco d'Orey* para 410 toneladas e em 1973 o *Santa Maria Madalena* também para 410 toneladas, ambos da EPV. O *António Pascoal* passa a semi-congelador em 1974 com 883 toneladas de salgados e 525 de congelados e o *Santo André* com 370 toneladas em 1974.

Mais tarde, já não bastava uma pequena parte da capacidade e os navios mais capazes, são equipados com um dos porões para congelados e o outro polivalente, ou seja, para salgados ou para congelados. Posteriormente, alguns deles foram totalmente transformados em congeladores. É o caso dos navios da EPV, *Senhora das Candeias* em 1976 e *Senhor dos Mareantes* em 1979, para 750 toneladas cada e o *Santa Maria Madalena* em 1980, com 1.200 toneladas. O *David Melgueiro* da SNAB para 1.000 tons depois de transformado em 1982.

Na Memória Descritiva e Justificativa da adaptação do arrastão *António Pascoal* a parcialmente congelador, pode-se ler o resumo dos trabalhos que foram executados²³¹:

- Embarque e montagem de um sistema de congelação baseados em dois armários de congelação e respectivos suportes com capacidade para 6 toneladas/dia.
- Montagem dum equipamento de frio para suprir os armários de congelação e as serpentinas dos porões frigoríficos.
- Montagem de dois grupos diesel-alternadores para alimentação do equipamento frigorífico.

²²⁹ Plano Geral do Navio, Alteração, Junho de 1969, Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz, Lda.

²³⁰ GANPB, *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, Ano 1967, Arquivo CRCB, MMI.

²³¹ Arq. 175, núcleos 121/179, Capitania do Porto de Aveiro, pasta *António Pascoal*, AM.

- Montagem dos encanamentos e serpentinas nos porões e os reforços estruturais para suportar estes equipamentos.

Os armários foram montados no parque do tratamento do peixe. As instalações de frio e respectivo pavimento de suporte num tanque de combustível desactivado para o efeito e os alternadores numa plataforma na casa da máquina. Por serem equipamentos pesados e montados acima da linha de água, foi necessário para manter a estabilidade, adicionar lastro no fundo do navio. A modificação reduziu a capacidade de carga e, face a algumas condições de mar e com



Foto 53. António Pascoal, nos anos oitenta depois de modernizado, com uma nova ponte e equipado com congelação no porão de vante. Bacalhoeiros

os porões vazios, o navio fatigava a tripulação e esforçava estruturalmente o casco²³².

Apesar dos inconvenientes, o peixe congelado, tinha menor preço de custo e maior valor na comercialização, impondo-se, à medida que o consumo de peixe congelado pela população portuguesa crescia continuamente desde os anos sessenta.

A partir de 1967, as capturas começam a baixar e em 1970, toma-se consciência da falta de bacalhau, nomeadamente na Gronelândia, onde desapareceu quase por completo, sendo por isso posta em questão, os moldes como a pesca vinha a ser praticada.

Para o efeito, foi criado um grupo de trabalho para estudar o problema. Este apresentou as suas conclusões e a 8 de Janeiro de 1971 o relatório foi enviado pela Junta Nacional do Fomento das Pescas ao Secretário de Estado do Comércio, depois de assinado por Henrique Tenreiro²³³.

Nesse relatório destacavam-se:

- No ano de 1970, pescaram 8 arrastões pela popa que realizaram 11 viagens, 28 arrastões laterais com 39 viagens, 19 navios motores para a pesca à linha, 3 lugres e pela primeira vez 3 navios para a pesca com redes de emalhar.
- As produções de 1970 em relação ao ano de 1967 são, para os navios de pesca à linha, lugres e redes de emalhar, 42% em quantidade e 54% em valor. Nos arrastões, os laterais e os pela popa,

²³² Conforme testemunho do capitão João David Marques.

²³³ Correspondência recebida CRCB, 8 de Janeiro de 1971, pasta 457, Arquivo CRCB, MMI.

os dados são de 90% em quantidade e 86% em valor, ou seja, os arrastões, especialmente os de popa, resistem melhor.

- Os custos de produção previstos para o ano de 1971 seriam de mais 30% nos seguros e 10% no gasóleo em relação a 1971.

- A pesca à linha estava afectada pela escassez de peixe nos pesqueiros e pelo agravamento da subutilização desta frota.

As medidas a adoptar propostas foram as que a seguir se elencam:

- 1- Actualização de preços de venda, com o consequente aumento do custo de vida;
- 2- Transformação dos navios de pesca à linha;
- 3- Construção de novas unidades;
- 4- Reestruturação da actividade de secagem;
- 5- Concentração de unidades ou de empresas;
- 6- Concessão de financiamento e de subsídios para a transformação de navios e novas construções.

Seguiu-se um inquérito aos armadores a que todos responderam e que se encontra arquivado na mesma pasta do MMI. As medidas propostas foram adoptadas, excepto a que respeita à concentração de empresas. Os armadores preferiam, e preferem encerrar ou falir, mas associarem-se com outros armadores, não há registos de tais situações. Quanto às transformações dos navios, foram estabelecidos planos e apoios para a mudança para redes de emalhar e outras artes, introdução da congelação e transformação em arrastões laterais, como em 1960. A transformação em arrastões pela popa, ideia afastada pelos cálculos de rentabilidade. Surpreendentemente, foi retomada em 1977. Com efeito, dois navios foram convertidos em arrastões pela popa e três outros foram dotados de recolha de rede pela popa, o que também foi uma transformação sem sentido²³⁴. Estas transformações tiveram efeitos catastróficos como se viu no capítulo anterior.

Apenas mais um navio da pesca à linha foi transformado em arrastão lateral o ***Capitão João Vilarinho***. Iniciou o processo de transformação em 1970 e foi terminado em 1974, saindo do estaleiro de São Jacinto, como um navio totalmente novo. Foi equipado com um motor de 2.100 HP e o tratamento do peixe totalmente automatizado, equipado para a congelação de 255 toneladas e com novos alojamentos. O navio voltou a pescar em 1975²³⁵.

²³⁴ Estes últimos navios eram conhecidos pelo nome de *pardais sem rabo*.

²³⁵ GANPB, *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, Ano 1975, Arquivo CRCB, MMI.

A alternativa escolhida foi modificar o resto da frota à linha para a pesca com redes de emalhar. Esta consiste capturar peixe por meio de redes atravessadas no seu caminho. Podem ser ancoradas ao fundo ou derivantes. Ainda podem ser de superfície ou instaladas a qualquer profundidade. O tamanho da malha permite escolher os tamanhos a capturar²³⁶. As redes, têm de ser lançadas em grande número. Devem permanecer na água durante algum tempo e recolhidas antes que o peixe capturado se deteriore. As redes seriam lançadas de lanchas de alumínio de 8 a 10 metros de comprimento, tripuladas por quatro pescadores e embarcadas no navio-mãe que transporta entre 4 a 8 lanchas. Estas são transportadas no convés e colocadas na água por meio de turcos eléctricos. Cada lancha, estava equipada com motor, rádio, sonda e um alador e transporta entre 50 a 70 redes. Após um tempo na água, entre 4 a 12 horas, as redes são recolhidas, o peixe desmalhado e levado para bordo, entretanto as redes voltam a ser largadas. As redes podem ser também largadas directamente do navio mãe, para isso este, tem de estar equipado com um braço mecânico potente e um propulsor de proa que o permita posicionar-se facilmente para recolher rapidamente as redes²³⁷. Esta última solução é menos produtiva, não permite fundos baixos, embora possa ser usada com mar grosso. A previsão era de economizar 2/3 dos pescadores em relação à pesca à linha, mas só foi possível a economia de 1/3, para obter os mesmos resultados com a pesca com dóris.

Após experiências realizadas, durante a campanha de 1970, pelos navios *S. Gabriel*, *São Ruy* e *Soto Maior*, os dois primeiros com lanchas e o último só com lançamentos do navio. Os resultados não foram animadores, mas o bacalhau estava difícil de encontrar. Faltava obviamente reaprender a pescar desta maneira, mas os pescadores estavam mais protegidos, sendo até possível pescar com alguma ondulação. Nos anos seguintes o número de navios assim equipados foi aumentando a ponto de toda a frota da pesca à linha ter sido transformada ou imobilizada²³⁸.

Este tipo de pesca não foi exclusivo dos navios da pesca à linha convertidos. Conclui-se que era mais indicado para os meses de Verão, quando o bacalhau abundava nos bancos, enquanto no Inverno, os arrastões podiam arrastar nas beiradas dos bancos. Com este tipo de pesca os arrastões, podiam também pescar em águas pouco profundas que até aí lhes estavam vedadas, por não haver cota para lançar o arrasto.

Para pesca com as redes de emalhar, eram necessárias as lanchas, os turcos e as redes de emalhar. Para o arrasto eram necessários a rede, as portas e o cabo de aço para o guincho. O embarque dos equipamentos fixos para os dois tipos de pesca, como os turcos, os respectivos motores e os carris para movimentar as lanchas, a que se juntou o fecho do parque da pesca, as máquinas para

²³⁶ MIRANDA, João Ribeiro de, *Tecnologia de Pescas*, pp 341-352.

²³⁷ Idem, *Ibidem*, pp 396-401.

²³⁸ Jornal do Pescador, Maio 1972, p 19.

a automatização do tratamento do pescado, o equipamento para a congelação e a ponte de navegação mais espaçosa, fez subir o centro de gravidade dos navios. Para compensar, foi embarcado lastro para garantir a estabilidade mesmo quando os porões se encontravam vazios, o que obrigou a reduzir o volume da pesca²³⁹. Nos planos dos navios transformados, os tanques de águas doce, passaram a ser considerados lastro, ou seja, tinham de estar sempre cheios²⁴⁰.

O primeiro arrastão a ser assim transformado foi o **Santo André**, que tinha acabado de ser vendido à Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz em Junho de 1974, quando foi enviado aos Bancos como navio de pesca com redes de emalhar, juntamente com mais 13 navios também com o mesmo tipo de pesca. O **Santo André**, largou a 20 de Julho de 1974 e regressou a 16 de Janeiro de 1975, com 5.957 quintais de bacalhau verde, ou seja 30% da sua capacidade. Não foi muito eficaz o processo. Ou seja, este navio a pescar como arrastão, mesmo num período de carência tinha obtido melhor rentabilidade. Na viagem anterior, de 17 de Outubro de 1973 a 5 de Abril de 1974, o navio trouxe 10.613 quintais, ou seja 53,5 % da capacidade, sendo que na viagem se-



Foto 54. Árgus da Parceria larga de Lisboa em 1992. Ex Álvaro Martins Homem da SNAB. Apesar de manter o guincho, nunca mais arrastou, foi a última conversão para redes de emalhar. LMC.

guinte, saiu a 28 de Abril de 1975, voltou a arrastar e regressou a 29 de Outubro, trazendo 14.145 quintais ou seja 71,3 % da sua capacidade. As três viagens foram à Terra Nova. O entanto, apesar da experiência com este tipo de pesca não ser muita, o facto é que a pesca com redes de emalhar não foi um sucesso quando comparada com os outros métodos²⁴¹.

No final do Estado Novo, a situação era incerta, pois a escassez do bacalhau vai condicionar o futuro da pesca e da frota. No ano de 1975, último ano para o qual foram encontrados dados completos e relevantes, a situação era a seguinte: pescaram 13 arrastões pela popa que realizaram 19 viagens, trazendo 12.708 toneladas de bacalhau verde, 28 arrastões laterais, que realizaram 41 viagens e que trouxeram 18.087 toneladas, já não houve pesca à linha. Os 12 navios com redes

²³⁹ Nos processos dos navios nas capitánias, encontram-se várias notas a chamar à atenção para a realização de provas de estabilidade após transformações e que nem sempre se realizavam, como foi o caso do **Santa Joana**.

²⁴⁰ Plano geral do **Maria de Ramos Pascoal**, Transformação em congelador, Des. nº 18.222 ,21/Dez/1979, ENVC.

²⁴¹ GANPB, **Mapa comparativo das pescas efectuadas**, Anos 1974 e 1975, Arquivo CRCB, MMI.

de emalhar trouxeram aproximadamente 5.130 toneladas, o que perfaz um total de 35.925 toneladas. Após secagem ficaram reduzidos a 25.000 toneladas²⁴². Os arrastões também trouxeram 6.367 toneladas de congelados. A importação nesse ano foi de 46.130 toneladas²⁴³.

Não era possível pescar o que se consumia com navios nacionais para abastecer o mercado interno. O bacalhau deixou de ser um produto barato, porque todos os subsídios foram retirados e o preço passou a ser livre. Por outro lado, a população passou a dispor de produtos alimentares alternativos o que reduziu a pressão sobre o bacalhau.

A transformação dos arrastões em mistos prosseguiu. Seguiram-se o *Santa Joana* da Silva Vi-eira em 1976, este sem congelação, o *Nossa Senhora da Victória* da SNAB em 1977 com 650 toneladas de congelados, o *Maria de Ramos Pascoal* da Pascoal em 1980 (ex. *João Corte Real* da SNAB), conjuntamente com a transformação para 750 toneladas de congelados. Em 1984 é transformado o *Rio Lima* da EPV com 830 toneladas. Por fim o *Árgus* da Parceria, este navio estava para ser transformado para pesca com redes de emalhar assim como o *João Corte Real*, desde 1974, quando se concluiu que estes navios não serviam para o arrasto por estarem submotorizados. Este navio, após uma demorada transformação, só em 1989 foi pescar, ainda que não por muito tempo, embora tenha obtido boas pescas, pois em 1993, foi abatido, em consequência do fecho das águas canadianas. Esta transformação está estudada no *Apêndice 7* com detalhe. O navio operou com quatro lanchas e apesar de manter o guincho e os arcos do arrasto, nunca mais arrastou. O *Martereza*, ex. *Rio Alfusqueiro*, teve a sua transforma-



Foto 55. Arrastão *Alpes II* (Pa), da *Challenger II*, SA ex *Maria de Ramos Pascoal*, ex. *João Corte Real*. No porto de Aveiro em 5 de Setembro de 1987. Apesar de estar equipado com lanchas, o navio não está a pescar com redes de emalhar. De notar a porta de arrasto encostado ao arco de arrasto de ré. RM

ção aprovada, o convés foi reforçado e prolongado até ao casario, fechando o parque de tratamento da pesca e foi equipado para 370 toneladas de congelados. Nunca recebeu as lanchas nem os turcos²⁴⁴. As referências fotográficas mostram que a pouco e pouco, os arrastões deixaram de

²⁴² GANPB, *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, Ano 1975, Arquivo CRCB, MMI. A partir de Abril de 1976, o GANPB foi extinto e substituído por a ADAPLA, mas a informação publicada passou a ser mínima.

²⁴³ AZEVEDO, Manuel Roque, *Ibidem*, p 15.

²⁴⁴ Plano geral do *Martereza*, Transformação em polivalente, Des. nº 1, 21/Dez/1978, ENSJ.

pescar com redes de emalhar, preferindo usar o arrasto. A pesca com redes de emalhar passou só a ser praticada pelos navios de linha transformados.

Em 1977, foi feita uma avaliação das potencialidades da frota, com o objectivo de aumentar as capturas e recorrer à congelação. Os organismos corporativos, já não têm força. O GANPB, foi substituído pela ADAPLA, Associação dos Armadores da Pesca Longínqua, organização de carácter associativo aonde os armadores se vão encontrar e defender os seus interesses. Por ser uma associação não obrigatória vai desaparecer ao fim de poucos anos. Esta entidade, entretanto, faz um levantamento do potencial em congelação e conclui-se de que Portugal dispunha de; 4 arrastões pela popa totalmente congeladores, já a operar, 10 arrastões pela popa com capacidade de congelação incipiente, da ordem das 140 toneladas que deveriam ser transformados em totalmente congeladores, assim com 8 navios de pesca com redes de emalhar e 11 arrastões laterais, nas mesmas condições. Para isso seria necessário criar-se um mecanismo para propor ao governo um conjunto de condições que permitisse a conversão rápida das unidades, através de empréstimos e subsídios. Ficariam de fora 25 unidades, as mais antigas, das quais 18 são arrastões laterais. Apesar de tudo foram concedidos empréstimos através do IFADAP.

A congelação centra-se nos arrastões pela popa, deste modo, começa-se a procurar novos pes-



Foto 56. *Estevão Gomes*, em Dutch Harbor, Alaska, em Junho de 1985, arrestado e com a tripulação sem salários e sem apoios. Balcas.

queiros. Pesca-se nas Falklands, no Togo, no Sul da Argentina e estabelecem-se parcerias com sociedades locais. Alguns navios são mesmo embandeirados nesses países. No entanto a frota contínua a diminuir.

A 29 de Setembro de 1977, uma explosão seguida de incêndio no *Vasco D'Orey* provocou 5 mortos. O navio foi encalhado à saída

do porto e demolido no local²⁴⁵. Incendeiam-se e naufragam o *Santa Joana* em 1982, o *António Pascoal* em 1990 e o *Alpes II* em 1992, São imobilizados o *Gronelândia* em 1975, o *Pedro de Barcelos* em 1977, o *Fernandes Lavrador* e o *Invicta* em 1985 e no ano seguinte o *Bissaya Barreto* e o *Sam Tiago*.

²⁴⁵ Jornal do Pescador, Novembro de 1977, p 11.

Numa tentativa de diversificar a pesca, A SNAB, fretou dois arrastões salgadores, o **Fernandes Lavrador** e o **Estevão Gomes** à Sealion, empresa criada pela Solseca para pescar bacalhau no Pacífico Norte, com base no Alasca. O **Estevão Gomes** partiu em 22 de Março de 1984. A licença para pescar no Golfo do Alasca e Mar de Behring só permitiu o início da pesca em 20 de Outubro de 1984. Foi prolongada por mais 60 dias até 8 de Março de 1984. O navio não completou a carga, não foi concedida mais nenhuma prorrogação e o navio foi arrestado em Dutch Harbor por dívidas. Em 17 de Junho de 1985 a Solseca informava que restavam 48 tripulantes a bordo sem salários e alimentação. A restante tripulação foi repatriada ao fim de quatro meses. Os navios foram devolvidos à SNAB a 5 de Setembro de 1985. O **Estevão Gomes**, vandalizado, foi vendido para pagar dívidas em 15 de Dezembro de 1985. O **Fernandes Lavrador**, nunca chegou a partir, e acabou a escorrer ferrugem no porto de Aveiro²⁴⁶.

Um destes navios que acabámos de estudar, ainda pesca, apesar de ter sido dado como abandonado e destruído. Trata-se do ex. **Capitão João Vilarinho**. Em 1995 pescava ao largo da Costa do Marfim, com tripulação portuguesa e com nativos em pirogas. O peixe era levado para bordo onde era escalado e congelado, enquanto as autoridades locais o permitiram²⁴⁷.

Passou a ser o **Lugalpesca** em 1999, o armador era uma empresa galega. Actualmente está nas águas da Antárctida em áreas interditas enquanto não é detectado. Muda de nome, de armador, de bandeira e de cor com frequência. Neste momento chama-se **Perlon**, tem bandeira da Mongólia e está considerado um navio IUU (Illegal, unreported and unregulated ship). Usa redes de emalhar e long line e já esteve em todos os mares, especialmente aonde é proibido pescar²⁴⁸, o que só revela a boa qualidade da sua construção.



Foto 57. **Lugalpesca** em 2005, com bandeira do Uruguai. Os reforços a vante e a estibordo, mostram que era um antigo arrastão. Bacalhoeiros

²⁴⁶ Arquivo ADAPLA, Correspondência recebida, Pasta **Estevão Gomes**, MMI.

²⁴⁷ Conforme testemunho do capitão João David Marques, que chegou à fala com o capitão do navio durante uma das suas viagens de comércio para Angola.

²⁴⁸ <https://www.ccamlr.org/en/node/84699>.

Capítulo 10 - Conclusão



Foto 58. Porto de Aveiro, Abril de 1993. Navios imobilizados e desarmados, aguardam o envio para sucata. O *Novos Mares*, último navio em madeira da pesca à linha, assente no lodo. Logo atrás o *Bissaya Barreto* e mais atrás o *Sam Tiago*. Estes imobilizados e a escorrer ferrugem. RM

Com o fecho das águas canadianas em 1992 a pesca do bacalhau foi fortemente afectada. A proibição foi sendo gradual e, em 1970 o Canadá, passou o limite das suas águas territoriais de 3 para 12 milhas. A 1 de Janeiro de 1977, esta nação declarou unilateralmente que até às duzentas milhas da costa, era a sua ZEE, com a justificação de proteger os stocks das espécies do risco de extinção e

só vinte anos depois foi reconhecida pela comunidade internacional. O interior da zona foi reservado aos pescadores canadianos e para os outros, foi introduzido o regime de quotas. Foram também embarcados observadores, o que levou os navios a baixar as arqueações, de forma administrativa, para pagar menos pela quota. Por outro lado, foi possível utilizar quotas de navios que não navegaram e até de navios que já tinham naufragado, tudo justificado pelos direitos históricos. Com a entrada de Portugal na CE, as quotas portuguesas, tiveram de sair de dentro das quotas da CE, o que implicou a redução da frota e a atribuição de subsídios de abate dos navios menos capazes.

Alguns armadores registaram os seus navios com bandeiras de conveniência para desta forma continuaram a pescar, conseguindo obter quotas para essas bandeiras. Nos anos seguintes as quotas foram sendo reduzidas continuamente, contudo, era possível comprar bacalhau já pescado aos canadianos. Em Julho de 1992, a interdição foi total, incluindo para a frota canadiana. Apenas se podia pescar nos bancos, Tail of de Bank e no Flemish Cap, zona intitulada 3NO da NAFO, e fica fora das ZEE, canadiana e norte-americana²⁴⁹. Em 1993, 13 arrastões ditos clássicos, estavam em processo de abate. Os 8 sobreviventes foram vendidos para bandeiras de conveniência e pescaram ainda um par de anos, mas também acabaram abatidos, assim como o resto da frota da pesca à linha. Apenas ficaram de fora, alguns de arrasto pela popa.

²⁴⁹ANDRIEUX, Jean Pierre, *The Great Banks*, pp 267/272.

Há cem anos, Portugal, pescava bacalhau, mas o grosso do consumo era importado, como ainda hoje sucede. Em 1913, último ano antes da Grande Guerra, foram enviados nesse ano 34 veleiros. Por comparação, dos portos franceses saíram nesse ano 235 veleiros e 8 arrastões. Em 1953, 40 anos e duas guerras mundiais depois, rumaram aos Bancos 64 navios portugueses dos quais, 22 arrastões, 15 navios motores para a pesca à linha e 28 lugres. Trouxeram 65 mil toneladas de bacalhau verde e importaram-se 21 mil toneladas²⁵⁰. Nesse mesmo ano, o último lugre francês, o *Lieutenant René Guillon*, que tinha pescado pela última vez e sozinho em 1951, foi vendido para o comércio. Também neste ano a frota francesa de 34 arrastões, pescou 59,6 mil toneladas de bacalhau verde (e ainda mais 400 toneladas de peixe congelado)²⁵¹. O que dá 1,752 toneladas por arrastão, enquanto os portugueses, obtêm 38,8 toneladas, para 22 navios, o que dá 1.764 toneladas por arrastão²⁵². A produtividade não nos envergonhou. Os navios franceses nesse ano, descarregaram nos portos portugueses, 7,3 mil toneladas de bacalhau verde. Ou seja, os franceses já não consumiam bacalhau como anos atrás e o excedente era vendido a Portugal para processar e secar. É o bacalhau nacionalizado, que aparece nalguns quadros estatísticos, dentro das importações²⁵³. Os franceses em 1992, já não pescam bacalhau e imobilizaram o último arrastão do bacalhau²⁵⁴.

Durante mais dum século, de 1873 a 1992, Portugal pescou bacalhau, para suprir à procura interna. Foram feitos enormes investimentos nessa área que se traduziram no desenvolvimento de estaleiros, secas e formação. De tal forma que, o Estado Novo fez disso uma bandeira, os regimes anteriores também se empenharam na pesca do bacalhau. Depois do 25 de Abril, os incentivos e os apoios não faltaram. Hoje, ninguém reivindica o *bacalhau a pataco, nem o vinho a tostão*. Hoje, temos o frango assado e a cerveja em lata e muitas outras coisas. Hoje como há cem anos, não há estaleiros, nem armadores, nem vontade para se voltar a pescar.

Em 2015, Portugal está autorizado a pescar pela política da CE, 2.700 toneladas de bacalhau, na zona 3NO da NAFO, entidade que gere todo o Atlântico Noroeste, exceptuando as águas canadianas e norte-americanas. O peixe é contado à saída da água e logo que se aproxima a quota estipulada o observador impede a continuação da pesca. Apenas 1/3 do pescado é efectivamente congelado. No Mar de Barents e no Mar da Noruega, Portugal dispõe de mais 2.700 toneladas em cada um deles e com as mesmas restrições. Temos ainda direito de pescar 94.115 toneladas de outras espécies nas mesmas águas. O resto dos oceanos pesca-se com acordos bilaterais²⁵⁵.

²⁵⁰ CRCB, Campanha 1953/54, Inscrição de navios enviados à pesca do bacalhau. Arquivo CRCB, MMI.

²⁵¹ *La Pêche à la Morue, Campanghe 1953*, «La pêche maritime», fotocopia por deferência de Jack Daussy.

²⁵² As capturas por arrastão têm em conta, os navios que fizeram mais do que uma viagem nesse ano. No caso de Portugal em 1953, foram realizadas 40 viagens.

²⁵³ Por exemplo, *Relatório Final Preparatório do II Plano de Fomento*, p 27.

²⁵⁴ GUELLAFF, Alain, *Le dernier voyage du Victor Pleven*, p 94.

²⁵⁵ http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/poster_tac2015_en.pdf

Entalados entre os lugres bacalhoeiros e os modernos navios fábrica, os 33 arrastões que pescaram bacalhau, trouxeram para Portugal a maior parte do foi consumido durante os anos cinquenta a setenta. Os portugueses tentaram evoluir continuamente, nem sempre tão depressa como seria de desejar, mas não ficaram atrás dos melhores, nem à frente. A introdução das máquinas tornou menos rude e melhor remunerada as condições da pesca e todos os envolvidos aprenderam a trabalhar em equipe, que foi e é, algo, de difícil aprendizagem. Esta foi seguramente a maior contribuição dos arrastões aqui estudados.

O consumo do bacalhau salgado, é um hábito pré-medieval de conservação. Os hábitos alimentares da população portuguesa levam a que o consumo se mantenha. Sem sentido, numa época onde predominam os congelados e todo o processo de distribuição que lhe está associado. O mesmo se pode dizer das carnes secas e fumadas.

De 1975 a 2015, foram construídos três arrastões de popa para armadores portugueses, o *Cidade de Amarante*²⁵⁶ em 1990, o *Pascoal Atlântico*²⁵⁷ em 1992 e o *França Morte* em 2005²⁵⁸. De 1936 a 1977 foram construídos 107 navios, dos quais ainda navegam 8 navios.²⁵⁹

Cada vez que o *França Morte* de 2005, o único arrastão moderno português, faz uma viagem de 100 dias, depois de deduzidos os custos da viagem e do financiamento, perfaz um lucro dum



Foto 59. O arrastão pela popa, *França Morte* de 2005. Eficiente e rentável. Bacalhoeiros

milhão de euros. Um navio deste tipo custou cinco milhões de Euros ao armador, o restante valor foi pago pela CE, por troca com um velho navio que, entretanto, foi abatido.

Será que o que falta a Portugal, são apenas os empreendedores, como há cem anos atrás?

²⁵⁶ *Livro de Registos recentes*, Capitania do Porto de Aveiro, 1990/Maio/15, A-3299-N.

²⁵⁷ *Livro de Registos recentes*, Capitania do Porto de Aveiro, 1992/Maio/21, A-3323-N.

²⁵⁸ *Livro de Registos recentes*, Capitania do Porto de Aveiro, 2005/Outubro/21, A-3720-N.

²⁵⁹ Para ser preciso, foram adquiridos mais uma dúzia de velhos arrastões pela popa, comprados no mercado de ocasião, após o 25 de Abril. Estes tiveram uma fugaz permanência nos nossos portos, antes de acabarem na sucata, pois vieram sem quota.

Apêndices

Apêndice 1-Frota da pesca do Bacalhau em 1901.

Apêndice 2-Resumo das modificações dos arrastões clássicos.

Apêndice 3-Plano das transformações dos navios de pesca à linha em arrastões.

Apêndice 4-Valor dos navios de linha e situação dos empréstimos em 1959.

Apêndice 5- Números de registo dos arrastões bacalhoeiros.

Apendice 6- Os armadores dos arrastões do bacalhau.

Historial resumido dos principais armadores dos arrastões. (11 páginas)

Apêndice 7- Um arrastão em detalhe.

Apêndice 8- A Rede de Arrasto.

Apêndice 9- As características dos navios.

Apêndice 10- Os arrastões do bacalhau.

Historial dos 33 arrastões do bacalhau. (33 páginas)

Apendice 11- Lista dos arrastões pertencentes a armadores portugueses.

Apêndice 1- Frota da pesca do Bacalhau em 1901²⁶⁰

Os 12 navios abrangidos pela portaria de 14 de Abril de 1886 em 1900.					
Tipo	Nome	Arq.	Armador	Período	Observações
lugre	<i>Gamo</i>	315	Parceria Geral de Pescarias	1896-1918	Torpedeado
lugre	<i>Argus</i>	250	Parceria Geral de Pescarias	1885-1958	Naufragou
lugre	<i>Labrador</i>	216	Parceria Geral de Pescarias	1896-1917	Comercio
lugre	<i>Navegador</i>	218	Parceria Geral de Pescarias	1896-1916	Desmantelado
patacho	<i>Social</i>	188	Parceria Geral de Pescarias	1891-1912	Desmantelado
patacho	<i>Neptuno</i>	182	Parceria Geral de Pescarias	1889-1948	Desmantelado
escuna	<i>Hortense</i>	91	Parceria Geral de Pescarias	1889-1905	Desmantelado
escuna	<i>Creoula</i>	164	Parceria Geral de Pescarias	1896-1926	Desmantelado
escuna	<i>Gazella</i>	164	Parceria Geral de Pescarias	1896-1969	Reconstruído 1900
lugre	<i>Júlia 1º</i>	218	Mariano & Irmão	1885-1957	Reconstruído 1896
lugre	<i>Júlia 2º</i>	145	Mariano & Irmão	1886-1929	Comércio
lugre	<i>Júlia 3º</i>	175	Mariano & Irmão	1889-1927	Comércio



Foto 60. Lugre *Ana Maria*, ao largo da barra do Douro em 1958. Construído em 1873 em Dundee, Escócia. Pescou desde 1883, como *Árgus* da Bensaúde. Foi transferido para a Parceria em 1896. Em 1939, foi vendido à Veloso, Pinheiro & Cia e rebaptizado *Ana Maria*. Era pequeno demais para ser motorizado, naufragou em 1958 na Terra Nova debaixo de mau tempo. Foi o último veleiro a pescar bacalhau de forma tradicional. Era a sua última campanha, pois iria ser abatido à frota de pesca nesse mesmo ano.

²⁶⁰ MATTOS, António Alves Pereira de, *A Marinha de Commercio*, Tomo 2, p 486. Frota existente em 1901, quando foi revogada a portaria de 1886.

Apêndice 2-Resumo das modificações dos arrastões clássicos.

Mapa detalhado com as modificações sofridas pelos arrastões

Os valores foram recolhidos nas reformas dos registos e nos dossiers dos navios se disponíveis.

Nome		Motor inicial HP	Novo Motor HP	Sobrealimentação HP	Fecho borda BB	Fecho Par-que Pesca	Cone-lador	Mais Con-gelar	Re-des-ema-lhar
Santa Joana	1936	1100	1280 1961		1963	1970			1976
Santa Princesa	1940	850	1050 1949						
Álvares Martins Homem/Argus	1941	950			? 1964	? 1971		1989	1989
João Corte-Real / M R Pascoal	1941	950			? 1964	? 1971		1980	1980
João Álvares Fagundes	1945	950	1000 1953	1320 1964	1964				
Pedro de Barcelos	1945	950	1000 1953	1320 1964	1964	1976			
Pádua / Aida Peixoto	1947	1150	1800 1967		Reconstrução 1967			1983	
Fernandes Lavrador	1947	1100		1700 1964	1965	1969			
Santa Mafalda	1948	1100		1700 1964	1964				
António Pascoal	1948	1100		1700 1962	1966	1970 1974			
Senhor dos Mareantes	1948	1100		1700 1965	1965	1974 1974		1980	
Senhora das Candeias	1949	1100		1700 1964	1964	1973 1973		1976	
São Gonçálio	1948	1100		1700 1963	1965	? 1970	1974	? 1977	
Invicta	1948	1100		1700 1962	1962	1975			
Santo André / Amazonas	1948	1100		1700 1961	? 1961	? 1970		1974	1974
Águas Santas	1949	923	1900 1969		Reconstrução 1969			1973	
Comandante Tenreiro	1949	1200			? 1969	? 1972			
Estevão Gomes	1950	1100		1700 1965	1965	1973			
David Melgueiro	1951	1185	1600 1957		1959	1971 1971		1982	
Bissaya Barreto	1951	1200			? 1969	? 1972			
João Martins / Nuno Filipe	1952	1000		1450 1964	1964	1971 1971			
Foz do Mondego / Marnita	1951	1200			1969	1972		? 1979	
Vasco d'Orey	1961	1600				1972	1972		
Santa Maria Madalena	1961	1600				1973	1973	1980	
Transformação de Navios da Pesca à Linha									
Nossa Senhora da Victória	1958	1185			? 1964	? 1970	? 1970	1977	1977
Rio Alfusqueiro / Martereza	1958	820		1375 1961		1971	1976		
Rio Lima/ Leone III	1952	820		1260 1962		? 1971	1975	1977	1977
Sam Tiago	1955	950	1540 1962			1971	1971	1981	
Lousado / Navegante	1954	820	1820 1962			? 1971	? 1974	? 1978	
João Ferreira	1956	840		1460 1962		? 1971		? 1977	
Senhora do Mar	1952	750	1380 1961			? 1971	? 1975	? 1977	
Cap. João Vilarinho/ S Cunha	1952	750	2100 1971				? 1974		

Algumas datas das transformações foram estimadas e estão identificadas com um (?), por não terem sido encontrados os registos. As transformações foram confirmadas por outras fontes.

Apêndice 3- Plano das transformações dos navios de pesca à linha em arrastões.

Estudo apresentado pelo engenheiro construtor naval Carlos Esteves Cardoso, em Janeiro de 1960 e que serviu de base à transformação de 7 navios²⁶¹.

Mapa resumo dos trabalhos a realizar e estimativa de custos.

	A	B	C	D
Trabalhos a realizar e custos (em contos)	Navios com mais de 1.000 HP	Navios entre 894 e 1.000 HP	Navios entre 750 e 894 HP	Navios entre 750 e 894 HP
			Excepto Vilarinhos e Sra.Mar	Só Vilarinhos e Sra.Mar
Reforço	800	800	1000	500
Transformação	1000	1000	1000	1000
Hélice	200		500	500
Hélice reversível e veio		1750		
Grupos geradores	800		1200	1200
Guincho arrasto	1100	1750	1100	1100
Farinação	600	600	600	600
Caldeira	100	100	100	100
Motor eléctrico			700	700
Total da transformação	4600	6000	6200	5700
	<i>Neptuno</i> <i>N S da Victória</i>	<i>Alan Villiers</i> <i>S. Gabriel</i> <i>Vimieiro</i> <i>S. Rafael</i>	<i>João Ferreira</i> <i>Lousado</i> <i>Rio Alfusqueiro</i> <i>Rio Lima</i> <i>S Boa Viagem</i> <i>Sra da Vida</i>	<i>C João Vilarinho</i> <i>C José Vilarinho</i> <i>Senhora do Mar</i>
Alternativa com mudança de motor para 1.200 HP		<i>S. Tiago</i> a) 7400	7400	6900

a) *Sam Tiago* teria sempre o motor substituído.

Da lista foram excluídos o *São Ruy* e o *Conceição Vilarinho*, incapazes de receber a transformação e o *Sernache*, o *Vaz* e o *Soto Maior*, por terem os motores com potências entre 600 e 700 HP e por serem de 1948 a 1950. Esta planificação considerava que os 750 HP disponíveis era suficiente para o arrasto.

Nos navios efectivamente transformados, indicados a vermelho, os motores ou tinham a potência, suficiente ou foram equipados com sobrealimentação ou simplesmente foram substituídos por um novo.

²⁶¹ Correspondência entre GANPB e CRCB, 26 janeiro de 1960, pasta 456, Arquivo CRCB, MMI.

Apêndice 4- Valor dos navios de linha e situação dos empréstimos em 1959²⁶²

Navios motores de pesca à linha	Estal ei-ro	Ano Cons truã o	Pot. máq. HP	Custo inicial M\$00	Empréstimo 1959 M\$00			Total emprésti mos	Destino
					Dec-lei 37.842	FRAIP	GANP B		
CAPITÃO JOÃO VILARINHO João Vilarinho	ENM	1952	750	7,750	2,538			2,538	Transformado arrastão 1974
RIO LIMA EPV	ENVC	1952	820	16,000					Transformado arrastão 1962
SENHORA DO MAR Mariano & Irmão	CUF	1952	750	13,000	2,046	2,244		4,290	Transformado arrastão 1963
ALAN VILLIERS Bacalhau de Portugal	ENVC	1953	830	16,500		7,854		7,854	Pesca do Alto 1973
CAPITÃO JOSÉ VILARINHO José Vilarinho	ENM	1954	800	8,500			2,000	2,000	Naufragou 18 Agosto 1970
LOUSADO Pescal	ENVC	1954	820	15,247					Transformado arrastão 1962
SAM TIAGO SNAB	ENVC	1955	950	15,400		7,854		7,854	Transformado arrastão 1962
SENHORA DA BOA VIAGEM Atlântica	ENVC	1956	800	18,000		8,215		8,215	Redes de emalhar 1971
JOÃO FERREIRA Industria Aveirense	ENSJ	1956	840	15,400		9,114		9,114	Transformado arrastão 1962
S. GABRIEL Luso-Brasileira	ENVC	1956	965	14,150		9,618		9,618	Redes de emalhar 1970
SENHORA DA VIDA Bacalhau de Portugal	ENVC	1957	830	17,000		9,618		9,618	Pesca do Alto 1973
NEPTUNO Parceria	ENSJ	1958	1350	16,612					Redes de emalhar 1972
NOSSA SENHORA DA VITÓRIA SNAB	ENVC	1958	1185	18,000		8,000		8,000	Transformado arrastão 1961
RIO ALFUSQUEIRO EPA	ENSJ	1958	820	14,900		8,000		8,000	Transformado arrastão 1961
SÃO RAFAEL Armazéns Luís Costa	ENVC	1959	894	18,500		4,000	10,266	14,266	Redes de emalhar 1971
VIMIEIRO Armazéns Luís Costa	ENSJ	1959	915	17,076		7,000	5,000	12,000	Redes de emalhar 1971
Totais				242,035	4,584	81,517	17,266	103,367	

O custo inicial foi retirado dos livros de registo. Não foi actualizado e foi o valor pago ao estaleiro. Nalguns casos parte do material extra o casco, como equipamentos e motores foram entregues já pagos pelos armadores ao estaleiro para embarque.

O Decreto-lei 37.842, refere-se a verbas do Plano Marshall.

Nos navios mais antigos os empréstimos ou são residuais ou já tinham sido liquidados.

²⁶² Idem, ibidem.

Apêndice 5- Números de registo dos arrastões bacalhoeiros.

Números de registo, exibidos pelos arrastões de acordo com o Decreto-Lei nº 34.532 de 25 Abril de 1945 e respectivo período.

Segundo este decreto, cada navio ostenta a sigla do porto de registo, um número sequencial atribuído pela capitania e a sigla N, para pesca longínqua separados por hífen.

O sistema é igual em todos os portos. Lisboa tem a sigla **LX** e os navios foram numerados sequencialmente para a pesca longínqua. Cada vez que é realizado um novo registo, por mudança de armador ou de tipo de pesca, é atribuído um novo número.

Aveiro tem a letra **A** atribuída e os navios são numerados sequencialmente, independentemente do tipo de pesca ou de actividade. Mudam de número por mudança de armador e de tipo de pesca. Ponta da Delgada usa o mesmo método de Aveiro e as letras **PD**, assim com o porto do Douro (Porto), que usa a letra **P**.

Viana do Castelo tem a letra **V** e os números são sempre os mesmos, ou seja, sempre que um navio é abatido o número é atribuído a um novo navio dentro do mesmo tipo de pesca. O mesmo se passa com o porto da Figueira da Foz, com as letras **FF**.

A-620-N	Santa Joana	1946-82
A-628-N	Santa Princesa	1946-70
A-970-N	António Pascoal	1951-90
A-971-N	Santa Mafalda	1951-66
A-973-N	São Gonçálinho	1952-93
A-974-N	Santo André	1952-74
A-1077-N	Capitão João Vilarinho	1955-74
A-1163-N	João Ferreira	1956-62
A-1266-N	Rio Alfusqueiro	1958-61
A-1506-N	Rio Alfusqueiro	1961-76
A-1506-N	Martereza	1976-90
A-1581-N	João Ferreira	1962-80
A-1847-N	Navegante	1966-88
A-1847-N	Silvestre Vieira	1988-91
A-1963-N	Águas Santas	1969-90
A-2036-N	Senhora do Mar	1969-80
A-2309-N	Santo André	1974-90
A-2322-N	Capitão João Vilarinho	1974-87
A-2613-N	Maria de Ramos Pascoal	1977-86
A-2774-N	Marnita	1978-95
A-2972-N	Senhora do Mar	1980-81
A-3059-N	João Ferreira	1980-89
A-3107-N	Senhora do Mar	1981-87
A-3136-N	Pádua	1982-92
A-3267-N	Simão Cunha	1987-88
A-3301-N	Martereza	1990-92
A-3309-N	Navegante	1991-92
A-3360-N	João Ferreira	1993-97
FF-11-N	Comandante Tenreiro	1949-74
FF-11-N	Groenlândia	1974-83
FF-12-N	Bissaya Barreto	1951-93
FF-15-N	Capitão João Vilarinho	1952-55
FF-16-N	Foz do Mondego	1953-87
LX-10-N	Álvaro Martins Homem	1946-83
LX-11-N	João Corte Real	1945-77
LX-17-N	Pedro de Barcelos	1945-83

LX-18-N	João Alvares Fagundes	1945-65
LX-23-N	Pádua	1947-67
LX-26-N	Fernandes Lavrador	1948-90
LX-27-N	Santa Mafalda	1948-51
LX-28-N	Santo André	1948-52
LX-29-N	António Pascoal	1948-51
LX-32-N	Águas Santas	1949-67
LX-34-N	Estevão Gomes	1950-82
LX-35-N	David Melgueiro	1951-92
LX-36-N	Senhora do Mar	1952-52
LX-37-N	João Martins	1952-82
LX-37-N	Nuno Filipe	1982-90
LX-40-N	Lousado	1954-66
LX-41-N	Sam Tiago	1955-69
LX-48-N	Nossa Senhora da Victória	1958-87
LX-56-N	Pádua	1967-67
LX-58-N	Águas Santas	1967-69
LX-60-N	Aida Peixoto	1967-82
LX-63-N	Sam Tiago	1969-86
LX-73-N	Groenlândia	1983-84
LX-79-N	Simão Cunha	1988-98
P-609-N	Invicta	1948-90
P-782-N	Senhora do Mar	1952-69
PD-449-N	Argus	1983-94
PD-450-N	Labrador	1983-93
PD-452-N	João Ferreira	1989-93
V-1-N	Vasco D'Orey	1961-77
V-2-N	Santa Maria Madalena	1961-90
V-6-N	Senhor dos Mareantes	1948-92
V-7-N	Senhora das Candeias	1948-91
V-8-N	São Gonçálinho	1948-52
V-9-N	Rio Lima	1952-88
V-11-N	Senhora do Mar	1987-90
V-20-N	Lugalpesca	1999-?
SV-147-N	João Alvares Pereira	1970-74

Apêndice 6- Os armadores dos arrastões do bacalhau

Os armadores são empresários, quer em nome individual, quer formando sociedades, que adquirem navios, vão equipá-los, contratar uma tripulação e atribuir-lhes uma tarefa.

Os armadores dos navios do bacalhau, eram pessoas ligadas ao meio marítimo ou ao comércio do bacalhau que em dado momento viram uma oportunidade e não hesitaram. Muitas vezes resultavam na associação de um capitão com que trazia a sua experiência com um capitalista que procurava melhor rentabilidade para os seus capitais.

Alguns eram empresas de grande dimensão que exploraram a pesca durante várias gerações e tiveram um papel importante no seu desenvolvimento.

Outros muito tradicionais, exploravam apenas um navio ou dois na pesca à linha e depois de muita insistência acabaram por adquirir um arrastão para continuarem com rentabilidade razoável, outros saíram da pesca à linha e passaram directamente para os então modernos navios de arrasto pela popa.

Outros ainda tiveram uma vida efémera e limitaram-se a explorar oportunidades, comprando os arrastões quase como sucata explorando-os enquanto puderam e desaparecendo tão depressa como tinham aparecido.

Nas páginas seguintes, encontram-se um resumo da actividade dos principais armadores, que armaram arrastões laterais, clássicos ou pela borda, assim com a pintura da chaminé que foi utilizada para identificar os arrastões de cada armador, precedida com uma lista dos navios que armaram e com os períodos que estiveram ao seu serviço.

Armador	Pag.	Navio	Construção	Período Utilização	Pag.
António Conde & Cia.		Nuno Filipe	1952	1982-1990	142
PESCAL	97	Pádua	1947	1947-1967	128
		Águas Santas	1949	1949-1967	137
		Lousado	1954	1962-1966	150
EPA	98	Santa Joana	1936	1936-1976	122
		Santa Princesa	1940	1940-1970	123
		Santa Mafalda	1948	1948-1966	130
		São Gonçalinho	1948	1948-1974	134
		Santo André	1949	1949-1974	136
		Rio Alfusqueiro	1958	1961-1976	147
E P Silva Vieira	99	Santa Joana	1936	1976-1982	122
		Silvestre Vieira	1954	1988-1991	150

Armador	Pag.	Navio	Construção	Período Utilização	Pag.
EPV	100	Senhor dos Mareantes	1948	1948-1992	132
		Senhora das Candeias	1948	1948-1992	133
		Vasco d'Orey	1961	1961-1977	144
		Santa Maria Madalena	1961	1961-1991	145
		Rio Lima	1952	1962-1995	148
		Senhora do Mar/Leone IV (Pa)	1952	1987-1994	152
Indústria Aveirense		João Ferreira	1956	1962-1980	151
		Navegante	1954	1991-1992	150
João Maria Vilarinho	101	Capitão João Vilarinho	1952	1974-1987	153
		Navegante	1954	1966-1988	150
José Maria Vilarinho	102	Águas Santas	1949	1967-1991	137
Lusitânia	103	Comandante Tenreiro	1949	1949-1974	138
		Bissaya Barreto	1951	1951-1981	141
		Foz do Mondego	1953	1953-1978	143
		Gronelândia	1949	1974-1984	138
Mariano & Silva/Solseca		Senhora do Mar	1952	1963-1969	152
Pascoal & Filhos	104	António Pascoal	1948	1948-1990	131
		Maria de Ramos Pascoal	1941	1975-1987	125
		Alpes I (Pa)	1958	1987-1992	146
		Alpes II (Pa)	1941	1987-1992	125
Parceria	105	Elite	1909	1909-1916	121
		Árgus	1941	1983-1994	124
		Labrador	1945	1983-1993	127
P. Maritima Esperança		Sam Tiago	1955	1969-1986	149
		Bissaya Barreto	1951	1981-1993	141
Ribau Lda.		Senhora do Mar	1952	1969-1981	152
Santanias & Ferreira Lda.		João Ferreira	1956	1980-1997	151
Sociedade Gafanhense		São Gonçálio	1948	1974-1992	134
Sociedade Ferreira Cunha		Simão Cunha	1948	1987-1999	153
Sociedade Luso-Brasileira		Senhora do Mar	1952	1981-1987	153
SNAB	105	Álvaro Martins Homem	1941	1941-1993	124
		João Corte Real	1941	1941-1975	125
		João Álvares Fagundes	1945	1945-1965	126
		Pedro de Barcelos	1945	1945-1983	127
		Fernandes Lavrador	1947	1947-1990	129
		Estevão Gomes	1950	1950-1986	139
		David Melgueiro	1951	1951-1992	140
		João Martins	1952	1952-1982	142
		Nossa Senhora da Victória	1958	1961-1987	146
		Sam Tiago	1955	1962-1969	149
		Invicta	1949	1966-1990	135
Soprofil		Martereza	1958	1976-1992	147
		Marnita	1953	1978-1995	143
Transatlântica		Invicta	1949	1949-1966	135
Tavares & Mascarenhas	107	Aida Peixoto	1947	1967-1982	128
		Santo André	1948	1974-1990	136
		Pádua	1947	1982-1992	128
		Amazonas (Pa)	1947	1990-2001	128

Empresa Comercial e Industrial de Pesca-PESCAL- Lisboa

A PESCAL foi criada em 1944, os seus accionistas eram os mesmos da Companhia Colonial de Navegação que por essa época gozava de grande prestígio nas ligações da Metrópole com a África Ocidental e Oriental portuguesa. A empresa comprou um velho lugre a que deu nome de *Lousado*, em 1944. Em 1946, comprou na carreira de construção, um outro lugre, o *Maria das Flores*. O administrador era o jornalista Maurício de Oliveira. Em 1946 logo que foi possível, a empresa fez construir dois arrastões. Os navios foram construídos: o *Pádua* em Inglaterra, em 1947, e o *Águas Santas* na Holanda, em 1948²⁶³. Estes dois navios tinham uma particularidade; por um lado, eram navios a vapor e por outro eram os únicos navios com este tipo de propulsão. Desde os anos vinte que os motores Diesel, se tinham imposto nos navios de arrasto, por serem fiáveis, económicos e pouco volumosos. Contudo, tinham como desvantagem a necessidade de ser preciso pessoal com formação e tinham um custo elevado de aquisição. A máquina a vapor tinha muitos adeptos, respondia bem e usava combustível mais barato, mas as caldeiras tinham vida curta. A decisão revelou-se catastrófica e, apesar dum bom desempenho durante uma quinzena de anos, as caldeiras começaram a ter fugas e os dois navios acabaram imobilizados. Quanto aos lugres, o *Lousado* naufragou em 1953 e o *Maria das Flores* em 1958. Entretanto, fizeram construir um novo navio-motor em 1954, o *Lousado*, transformado em arrastão em 1962²⁶⁴. A morte de Bernardino Correia o fundador da Companhia Colonial não foi compensado por uma administração com visão. A Colonial começou a mostrar debilidade financeira no início da década de 60. Isso arrastou a PESCAL para a falência porque a empresa mãe estava mal administrada e a escassez do bacalhau e as avarias dos arrastões não ajudaram. O *Águas Santas* imobilizou em 1964, o *Pádua* em 1965 e o *Lousado* em 1965. Iniciou-se um processo de falência. Os navios foram arrestados e acabaram por ser vendidos em hasta pública²⁶⁵. O *Pádua* foi adquirido pela Tavares & Mascarenhas e voltou à pesca em 1968, rebaptizado como *Aida Peixoto*. O *Águas Santas* foi adquirido pela José Maria Vilarinho, totalmente reconstruído, remotorizado e preparado para a congelação tendo voltado à pesca em 1969. O arrastão *Lousado*, foi adquirido pela João Maria Vilarinho, rebaptizado *Navegante*, voltou à pesca em 1967.

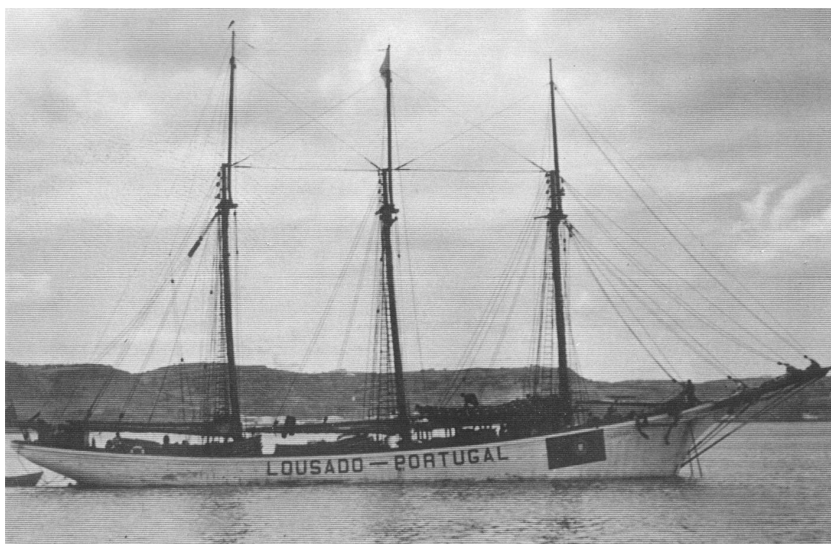


Foto 61. Lugre *Lousado*, ex. *Alción*, primeiro lugre da PESCAL. GANPB.

²⁶³ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fls 8, 17.

²⁶⁴ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 25.

²⁶⁵ Relatórios do GANPB 1966/1967/1968.

Empresa de Pesca de Aveiro – E.P.A.-Aveiro²⁶⁶

A Empresa de Pesca de Aveiro foi um armador de referência na pesca do bacalhau. Fundada em 1928, em Aveiro, resultante da associação de diversos investidores locais dos quais se destacou o empresário Egas da Silva Salgueiro. A empresa adquiriu o lugre *Santa Joana* de 1921 e fez construir dois novos lugres, o *Santa Isabel* e o *Santa Mafalda*, nos estaleiros Mónica, na Gafanha da Nazaré, contrariando a prática, quase geral, de se enviarem para o bacalhau, velhos navios. A empresa não obteve resultados pela escassez do bacalhau nos bancos da Terra Nova. O *Santa Mafalda*, em 1931, rumou aos bancos da Groenlândia logo que se percebeu que o bacalhau continuava ausente na Terra Nova, seguido do *Santa Isabel*, do *Santa Joana* e do *Santa Luzia* da EPV. Os navios voltaram carregados de bacalhau, salvando as empresas e a indústria bacalhoeira da falência²⁶⁷. A EPA procedeu rapidamente à motorização dos seus lugres para agilizar as idas à Groenlândia. A aquisição do arrastão, o *Santa Joana*, em 1936, com bom resultado, levou as autoridades oficiais a interessarem-se pelos arrastões. Egas Salgueiro comprou um segundo arrastão a preço de sucata, foi embandeirado em Portugal, como *Santa Princeza*. Entretanto os dois arrastões da EPA fazem sucesso com a sua contribuição para o volume de bacalhau pescado. Acabada a guerra, a EPA encomenda três arrastões; o *Santa Mafalda*, o *Santo André* e o *São Gonçalinho*, mas é impedida de construir mais. Contudo, encomenda um navio de pesca à linha de aço, o *Rio Alfusqueiro*. Logo em 1960, quando a política é alterada, transforma-o em arrastão e vende de todos os navios de pesca à linha, que ainda possuía. De seguida, encomenda dois navios de arrasto pela popa em Outubro de 1963²⁶⁸. O *Santa Isabel* e o *Santa Cristina*, para substituir os arrastões mais antigos, logo seguidos de mais um navio para substituir o naufragado *Santa Mafalda*. O *Santa Isabel* perde-se contra um iceberg em 1971, mas um novo, com o mesmo nome, vem substituí-lo. Em 1972, é feita a encomenda de três arrastões polivalentes, ou seja, para a pesca de cerco e para o arrasto. Quando os



Foto 62. Lançamento à água do *Santa Joana*. A proa tem uma forma característica para reduzir o consumo. Bacalhoeiro.

navios são entregues, a EPA vende o resto dos arrastões clássicos. Com os seus seis novos navios mantêm o seu sucesso comercial e hoje (2016), 4 desses navios ainda pescam. Para lá da pesca do bacalhau a EPA construiu na Gafanha da Nazaré, uma seca, armazéns frigoríficos, uma fábrica de conservas, armou vários navios para a pesca costeira e dois atuneiros. Com a morte de Egas Salgueiro a EPA perdeu o seu líder e o seu brilho.

²⁶⁶ SÃO MARCOS, João Laruncho de, *Memórias de um Pescador*.

²⁶⁷ SÃO MARCOS, João Laruncho de, «Derivas à Faina Maior», *Bora Te Beio*, N.ºs 195 a 203.

²⁶⁸ *Empresa de Pesca de Aveiro*, «Jornal do Pescador», Dezembro de 1964, pp 19-22.

Empresa de Pesca Silva Vieira, S.A. - Aveiro²⁶⁹

A Empresa de Pesca Silva Vieira, S.A., liderada por António Silva Vieira, estabeleceu-se em 1974, com a compra à EPA do arrastão *Santa Joana* no mar, durante a campanha desse ano²⁷⁰. O negócio foi um sucesso, pois o navio chegou com os porões cheios de bacalhau. O navio foi transformado em navio misto em 1974, perdendo-se por incêndio em 1982. Depois disso este armador dedicou-se a comprar os navios cujos armadores queriam desinvestir. Na maioria dos casos a preço de sucata. Em 1988 adquiriu à João Maria Vilarinho o arrastão *Navegante*, baptizado *Silvestre Vieira* e que foi operado até 1991²⁷¹. Em 1993, o arrastão *João Ferreira*, após penhora pela fazenda Nacional, foi registado em nome da Sociedade de Pesca Novo Horizonte em Julho de 1993 e em Agosto desse ano, está fotografado em Aveiro, pintado com as cores da Silva Vieira. O navio foi comprado, mas não registado, ou foi fretado? O mesmo se passou com o arrastão *Marnita*, adquirido pela Empresa de Pesca João Maria Vilarinho em Setembro de 1992 e em Setembro de 1993 está pintado com as cores da Silva Vieira. Também o arrastão *Águas Santas* da José Maria Vilarinho, passou a auxiliar local, e foi registado no Panamá, recebeu o nome de *Santa Princesa* e a bandeira panamiana. Em 1994, está pintado com as cores da Silva Vieira, antes de mudar de cores e de armador, mais uma vez. Para lá destes arrastões a empresa adquiriu diversos arrastões pela popa a armadores portugueses e estrangeiros e dedicou-se a pescar muitas vezes sem autorizações dos países ribeirinhos o que provocou diversos arrestos que foram objecto de notícias na imprensa. Para continuarem a pescar os navios mudavam de nome e de bandeira. Não sendo possível conseguir seguir a carreira dos navios. António Silva Vieira, declarou sempre que não era um armador, mas sim um negociante de navios.

A João Maria Vilarinho, S.A adquirida em 1998, passou a concentrar os navios deste armador, agora transformado em Grupo Silva Vieira. Esta situação terminou em 2015, com a venda dos navios que restavam a um armador holandês e hoje apenas restam os armazéns frigoríficos no porto de Aveiro, alugados a diversas empresas.



Foto 63. Arrastão *Santa Princesa*, ex *Águas Santas*, sem bandeira, pintado de fresco, no porto de Aveiro em agosto de 1993, com as cores da Empresa de Pesca Silva Vieira. Por detrás, o mastro inconfundível do arrastão *Marnita*. RM.

²⁶⁹ Segundo os testemunhos dos Capitães João San Marcos e João David Marques.

²⁷⁰ *Livro de Registos n.º 5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 22.

²⁷¹ *Livro de Registos n.º 5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 112.

Empresa de Pesca de Viana – E.P.V.-Viana do Castelo²⁷²

Em 1925, a Empresa de Pesca de Viana, nova denominação da Companhia de Transportes e Pesca e que sucedeu em 1919 à extinta Parceria de Pescarias de Viana criada em 1913. Dispondo dos lugres **Rio Lima** e o **Santa Luzia**, passou por dificuldades, no final dos anos vinte, com a escassez do bacalhau na Terra Nova. A motorização dos lugres e a pesca na Gronelândia permitiu a empresa gerar lucros. Em 1937, foi comprado um grande lugre em aço, em construção nos estaleiros no estaleiro da C.U.F., o **Santa Maria Manuela** e em 1938 fez construir no mesmo estaleiro, dois novos navios para a pesca à linha. O **São Ruy** e o **Santa Maria Madalena**, foram os primeiros navios motores para a pesca à linha cujo projecto derivou de um navio de carga²⁷³. Durante esta guerra os navios-motores da EPV, fizeram boas capturas e foram utilizados para lideraram as deslocações aos Bancos da frota bacalhoeira em comboios. No final da guerra faz construir os seus arrastões, o **Senhora das Candeias** e o **Senhor dos Mareantes**. Com a perda do **Rio Lima**, faz construir um novo navio de pesca à linha, com o mesmo nome. Com escassez do bacalhau e o naufrágio do **Santa Maria Madalena** na Gronelândia em 1959, a Empresa consegue fazer autorizar a construção de dois novos arrastões em Novembro desse ano. Segundo os planos dos últimos arrastões franceses, estes navios vão ser os últimos arrastões, agora ditos clássicos construídos. Esta decisão foi posteriormente criticada por não serem navios de arrasto pela popa que então começavam a ser construídos, já que a EPV, sempre foi inovadora. Em 1959, não se pensava assim, os navios foram rapidamente construídos e entraram ao serviço no final de 1961, quando já se começava a pensar diferente. O **Vasco d'Orey** e o **Santa Maria Madalena**, vão ser os melhores arrastões do seu tipo²⁷⁴. Logo em 1961, transforma em arrastão, o **Rio Lima** e vende o **Santa Maria Manuela**

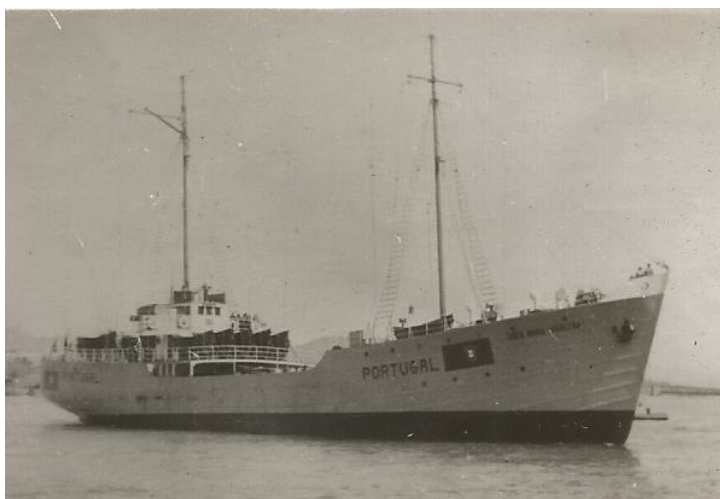


Foto 64. Navio-motor **Santa Maria Madalena** no início da 2ª Guerra. Foi usado como navio chefe de um dos comboios que se passou a dirigir aos Bancos. GANPB

em 1964, mantendo na pesca à linha apenas o velho **São Ruy**. Com a carência de peixe, os novos arrastões, são transformados em congeladores em 1972, seguidos dos restantes em 1976/79 enquanto o **São Ruy** e o **Rio Lima** passam a pescar com redes de emalhar. Mais tarde adquire parte da frota da falida SNAPA incluindo dois navios de arrasto pela popa. Com o fecho das águas canadianas os navios que restavam são embandeirados no Panamá e mais tarde enviados para sucata. Apesar de nominalmente ainda hoje existir, a EPV deixou de armar navios de pesca.

²⁷² MARTINS, Manuel de Oliveira, *Viana do Castelo e a Pesca do Bacalhau*.

²⁷³ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fls 10 e 11.

²⁷⁴ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fls 33 e 34.

João Maria Vilarinho-Aveiro²⁷⁵

João Maria Vilarinho, da Gafanha da Nazaré, cresceu na pesca à linha. Em 1934 é o capitão do lugre *Navegante II* da Ribaus Lda. Em 1937 a empresa passa a ser Ribaus & Vilarinhos, ficando o João Vilarinho e o seu irmão José como gerentes. João Vilarinho mantém o comando do seu lugre e o irmão passou a capitanear o *Navegante III*, entretanto adquirido. Em 1939, é recebido um novo navio, o *Primeiro Navegante*, assumindo o comando o João. O *Navegante III* é vendido à Sociedade Gafanhense como *António Ribau* em 1943. Os irmãos alternam-se no comando do *Primeiro Navegante* e o *Navegante II* é entregue a um capitão contratado. Em 1946 de regresso da campanha desse ano sob o comando de José Vilarinho, o *Primeiro Navegante* descarrega 3.000 quintais em Leixões e agora sob o comando do irmão apresenta-se na barra de Aveiro a 24 de Outubro debaixo de forte temporal. Apanhado por um golpe de mar, o navio foi atirado para a praia aonde naufragou²⁷⁶. Foi possível recuperar quase todo o bacalhau, o motor e muito material que foi aplicado na construção do lugre *Adélia Maria*. Em Maio de 1948, os irmãos separam-se, é criada a João Maria Vilarinho com o lugre *Navegante II*, logo rebaptizado *Navegante*. Este navio naufraga no ano seguinte, substituído pelo navio motor *Cova da Iria*, que também se perde na primeira viagem. Foi adquirido um navio de cabotagem em aço, transformado para a pesca à linha e começou a pescar em 1951 com o nome de *Conceição Vilarinho*. Nesse ano de 1951, assume a gestão Baltazar Vilarinho por morte do pai. Em 1952 é entregue o novo navio motor, o *Capitão João Vilarinho*. Em 1966, a empresa recebe o seu novo navio de arrasto pela popa *Cidade de Aveiro*, que bate o record das capturas em 1968. A empresa adquiriu o arrastão *Lousado*, comprado à PESCAL, que entra ao serviço em 1967 com o nome de *Navegante*. Baltazar Vilarinho morre nesse ano e a empresa fica a ser gerida por um gestor contratado e pela viúva. O *Capitão João Vilarinho* é transformado em arrastão de 1971 a 1974 e o *Conceição Vilarinho* para a pesca com redes de emalhar em 1974. Em 1979 o *Cidade de Aveiro* naufraga, em 1986 o *Conceição Vilarinho* é abatido, o *Navegante* é vendido em 1987 e o *Capitão João Vilarinho* em 1988 à Silva Vieira que assume o controle dos activos da Empresa e vai adquirir mais 5 navios de arrasto pela popa. O *Santa Princesa* e o *Brites* em 1997, o *Príncipe do Vouga* em 1998 o *Aveirense* em 1999 e o *Praia de Santa Cruz* em 2000. Em 2015 os navios que restavam, estavam imobilizados em Aveiro foram vendidos a um armador holandês.



Foto 65. A frota vermelha em 20 de Novembro de 2014, em Aveiro. Joana Princesa, Praia de Santa Cruz e Brites. Bacalhoeiros.

²⁷⁵ Segundo os testemunhos dos Capitães João San Marcos e João David Marques.

²⁷⁶ O naufrágio do lugre “Primeiro Navegante”, «Jornal do Pescador», Novembro de 1946, pp 4-5.

José Maria Vilarinho-Aveiro²⁷⁷

Irmão mais novo de João Vilarinho. Mais dinâmico, mas menos diplomata, foi sócio na Pascoal, Cravo & Vilarinho, fundada em 1931. Foi capitão do lugre *Rainha Santa* nas campanhas de 1935 e 36. Em 1936, entrou na empresa Ribaus & Vilarinhos com o seu irmão João, ambos gerentes. O José assumiu o comando do lugre *Navegante III* até este ser vendido em 1942. O seu irmão João ficou a comandar o *Navegante II*. Em 1939 adquirem o *Primeiro Navegante* acabado de construir. A partir de 1944, os irmãos alternam-se no comando do novo navio, ficando o *Navegante II* entregue a um capitão contratado. Em Outubro de 1946 o *Primeiro Navegante* perde-se. Foi por causa deste naufrágio que os irmãos se separaram e cada um criou a sua empresa. Neste caso a José Maria Vilarinho, Lda. ficou com o novo lugre *Adélia Maria*, aliás com o nome da filha do armador. José Maria, capitaneou os navios nas campanhas de 1949 e 50. A empresa fez construir um navio de aço para a pesca à linha que entrou ao serviço em 1954, o *Capitão José Vilarinho*²⁷⁸. José Vilarinho era grande admirador de Henrique Tenreiro e não o escondia, decidiu comprar o primeiro arrastão pela popa, respondendo à insistência de sr. Almirante, em vez de fazer transformar o seu navio de pesca à linha em arrastão. O novo navio, o *Maria Teixeira Vilarinho*, que começa a pescar em 1965 com sucesso, ultrapassando os grandes armadores, a SNAB, a EPA e a EPV. O navio não tinha as formas racionalizadas, porque a experiência acumulada ainda era pouca neste tipo de navios. De qualquer maneira serviu de incentivo para os outros armadores. Entretanto foi comprado o arrastão *Águas Santas* à falida da PESCAL e depois de reconstruído, remotorizado e equipado com congelação entra ao serviço em 1969 ficando como o motor arrastão clássico de toda a frota. Entretanto perdeu-se após incêndio em 1968 o *Adélia Maria* e o *Capitão José Vilarinho* é abalroado em 1970 e perde-se. Em 1975 é recebido o novo *Adélia Maria*, penúltimo arrastão construído sobre a égide do Estado Novo. O *Maria Teixeira Vilarinho* encalha nos Bancos e é destruído por um temporal em 1980.



Foto 66. *Águas Santas* em Aveiro a 1 de Novembro de 1987. O melhor arrastão do seu tipo depois de reconstruído. RM.

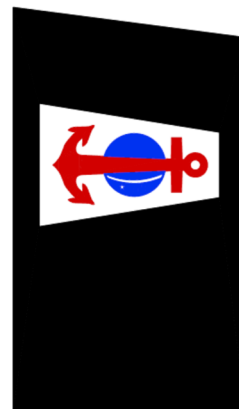
Com o desaparecimento do fundador, a empresa passa a ser gerida pela sua filha durante vários anos. Em 1992 com o fecho das águas canadianas o *Águas Santas* deixa de pescar e é vendido a empresas controladas pelo Silva Vieira, assim como o *Adélia Maria* em 1999 passando a chamar-se *Aveirense*. Este navio é mesmo registado na João Maria Vilarinho, SA. A José Maria Vilarinho ainda operou arrastões costeiros com bastante sucesso.

²⁷⁷ Segundo os testemunhos dos Capitães João San Marcos e João David Marques.

²⁷⁸ *Fala um Armador bacalhoeiro*, «Jornal do Pescador», Janeiro de 1958, p 23.

Lusitânia, Companhia Portuguesa de Pesca- Figueira da Foz²⁷⁹

Fundada em 1903, por vários capitalistas da Figueira da Foz, a Lusitânia, Companhia Portuguesa de Pesca iniciou a pesca do bacalhau com os lugres *Trombetas* e o *Leopoldina*²⁸⁰. O primeiro foi torpedeado em 1917, o segundo navio pescou até 1948. Em 1907 fez construir o lugre *Luzitânia* e o *Trombetas* em 1922. Em 1932, face aos bons resultados das pescas no ano anterior na Gronelândia, fez motorizar o *Luzitânia*, agora *Lusitânia III*, sendo dos primeiros armadores a tomar tal atitude. Empresa arrojada, encomendou nos estaleiros holandeses, um navio motor em aço, para a pesca à linha. O navio, que se iria chamar *Viriato*, após o lançamento, foi capturado pelas tropas alemãs, em Maio de 1940. Não foi possível recuperar o navio por ainda não ser português. O prejuízo foi de dois mil contos. Entretanto os mesmos sócios fundam os Estaleiros Navais do Mondego quando se iniciou a construção de navios de madeira para a pesca à linha, *Comandante Tenreiro* e *Bissaya Barreto*, terminados em 1943. Apesar de revelarem alguns defeitos de concepção, foram os protótipos duma longa serie de navios deste tipo.



O *Comandante Tenreiro* naufragou por colisão contra um iceberg em 1946 e foi substituído pelo então imobilizado *Lusitânia III*, após conversão em navio motor. Esta realizada nos estaleiros do Mondego, consistiu no aproveitamento das obras vivas do lugre, de madeira e foram agrafadas a um costado em aço. Solução foi tecnicamente insólita, mas bem realizada. O navio voltou a navegar com o nome de *Terra Nova* e apesar de só ter 6.400 quintais de capacidade, pescou até 1960, sendo depois vendido para o comércio navegando até 1970, tendo sido desmantelado em 1977²⁸¹. A conversão deste navio serviu também para mudar o modo de construção da madeira para o aço, nos estaleiros do Mondego, justamente a tempo para a Lusitânia fazer construir os dois novos arrastões que se propôs armar. O primeiro, começado em Março de 1947, foi entregue em 1949, com o nome de *Comandante Tenreiro*, seguido do *Bissaya Barreto* em 1951²⁸². Mais tarde mandou construir o *Foz do Mondego* em 1953. Os navios foram construídos segundo os desenhos dos arrastões da SNAB e foram os primeiros equipados com radar, antes mesmo de ser obrigatório. A empresa lutou sempre contra as péssimas condições da barra do Mondego, os arrastões não podiam entrar a barra carregados, indo descarregar ou aliviar a Leixões. A partir dos anos cinquenta este armador apenas dispunha destes arrastões que foram sendo mantidos actualizados. Com a chegada do 25 de Abril a administração não foi capaz de gerir os problemas laborais daí resultantes e rapidamente caminhou para o fecho. O *Comandante Tenreiro*, entrou em Aveiro avariado a 23 de Dezembro de 1973, apressadamente mudou o nome para *Gronelândia* e acabou, a escorrer em ferrugem. Foi desmantelado em Alhos Vedros em 1984, sem nunca mais voltar a navegar²⁸³. O *Bissaya Barreto* navegou até 1977 e foi vendido em 1981 à Parceria Marítima Esperança. O *Foz do Mondego* navegou até 1976, foi negociado à Soprofil em Abril de 1978 e registado com o nome de *Marnita*.

²⁷⁹ Jornal do Pescador, Setembro 1956, p 35.

²⁸⁰ PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 2, pp 85-88.

²⁸¹ Idem, *Ibidem*, 177.

²⁸² O navio motor de madeira *Bissaya Barreto*, incendiou-se em 1950 no rio Douro e foi vendido.

²⁸³ Jornal do Pescador, Fevereiro 1976, pp 9-10.

Pascoal & Filhos, Lda-Aveiro

Sociedade criada em Aveiro com o nome de Pascoal & Cravo Lda, em 1927. Mandou construir, para o comércio marítimo, o lugre a motor *Rainha Santa*²⁸⁴ na Gafanha, em 1929. Em 1932, a sociedade passou a ser Pascoal, Cravo & Vilarinho e o navio passou a ser usado na pesca longínqua a partir de 1933. Em 1937 o navio foi rebaptizado de *Rainha Santa Isabel* e a sociedade para, Pascoal & Filhos, Lda. Este navio foi conservado até 1944. Foi, entretanto, adquirido em 1940 um grande lugre de três mastros e 8.800 quintais, o *Dom Deniz*²⁸⁵, e em 1962 o *Rainha Santa*, aliás o último navio motor de pesca à linha em madeira a ser construído. O primeiro naufragou em 1966, nos bancos após incêndio e o segundo também por incêndio na Ria de Aveiro em 1976. Apesar de estar muito ligada à pesca à linha a Pascoal adquiriu um arrastão em 1948, construído na Holanda, o *António Pascoal* que manteve actualizado. Em 1976, adquiriu à SNAB, o arrastão *João Corte-Real*, que estava para ser transformado em navio para pescar com redes de emalhar, já que o fraco motor e a idade não justificavam outra alternativa. A transformação prosseguiu e o navio voltou a pescar, arrasto no Inverno e redes de emalhar no Verão, tendo sido rebaptizado *Maria de Ramos Pascoal* em 1977. A Pascoal em 1987 ainda adquiriu o *Nossa Senhora da Victória* à SNAB já transformado em misto. Com a aproximação do fim da pesca na Terra Nova em 1986, foi criada uma empresa panamiana, a Challenger II, que continuou a explorar o agora *Alpes II* ex. *Maria de Ramos Pascoal*, o *Alpes I* ex. *Nossa Senhora da Victória*. Foram ainda adquiridos outros navios no mercado de ocasião e usados não só na pesca do bacalhau, mas também na captura doutras espécies. Em 1990, o velho arrastão *António Pascoal* naufragou após incêndio, sendo substituído por um então moderno navio de arrasto pela popa,

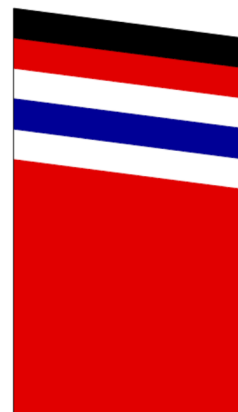


Foto 67. *Maria de Ramos Pascoal*, ex. *João Corte Real*, atracado em St. Johns, anos oitenta. A operar com redes de emalhar. Bacalhoeiros.

o *Pascoal Atlântico* que ainda pesca. Em 2006, este armador adquiriu os activos da Tavares & Mascarenhas. Este armador ainda hoje mantém navios na pesca longínqua. E a par de outras actividades no ramo alimentar, recuperou o velho lugre de 4 mastros *Santa Maria Manuela* usado no nicho de mercado dos cruzeiros de luxo²⁸⁶.

²⁸⁴ *Livro de Registos n.º5*, Capitania do Porto de Aveiro, fls 9, 27 e 47.

²⁸⁵ *Livro de Registos n.º5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 37.

²⁸⁶ <http://www.pascoal.pt/sitepascoal/>

Parceria Geral de Pescarias-Lisboa²⁸⁷

A casa Bensaúde & C^a Lda, sediada nos Açores, estava muito ligada ao comércio marítimo e em 1873, quando se voltou à pesca do bacalhau, começou por armar dois veleiros e aí instalou uma seca. Em 1883, transferiu-se para a Azinheira Velha no estuário do rio Coia. Em 1891, foi constituída a Parceria Geral de Pescarias, com capital da Bensaúde e de outras partes, sendo transferido para a nova companhia os navios e as instalações na Azinheira. A Parceria no princípio do século XX armava nove veleiros dos doze autorizados a pescar. Em 1909, fez construir em Inglaterra um vapor de arrasto, o *Elite*. A iniciativa teve sucesso limitado após as campanhas de 1910 e 1911. Pescou também no Cabo Branco e na costa portuguesa. Foi imobilizado no Tejo, em 1912. Requisitado pela Marinha de Guerra em 1916, foi afundado na 1^a Guerra. Nos anos trinta, a Parceria gerida sempre pela família Bensaúde armou os maiores e melhores lugres bacalhoeiros da frota e não hesitou em construir navios de casco de aço, contrariando o receio de muitos armadores de que um casco de aço era facilmente corroído pelo sal da salga. Isto apesar da prática no estrangeiro mostrar o contrário. Também se destacou por não perder nenhum dos seus navios por incêndio. A Parceria voltou a ter arrastões quando adquiriu dois velhos arrastões à SNAB em 1983, para os transformar em navios de pesca com redes de emalhar com lanchas e parcialmente congeladores. Apenas o *Álvaro Martins Homem* foi transformado. Voltou à Faina em 1989, com o nome de *Árgus*. O outro, o *Pedro de Barcelos*, rebatizado *Labrador*, nunca foi rearmado por estar muito degradado, apenas a sua quota de pesca foi utilizada²⁸⁸. Com o fecho das águas canadinas em 1992, os navios foram enviados para sucata e a Parceria cessou a sua actividade em 1999, sendo até agora o armador no bacalhau mais longo. As instalações da Azinheira continuam a pertencer ao grupo Bensaúde.

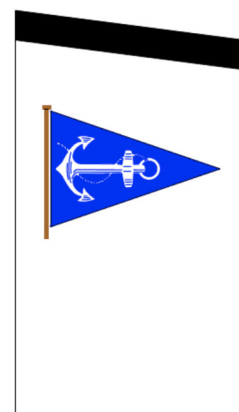


Foto 69. Lugre *Creoula*, a caminho da Terra Nova em 1938, com todo o pano içado. Um dos mais bem conseguidos lugres bacalhoeiros. Foto Pedro Teutónio Pereira.



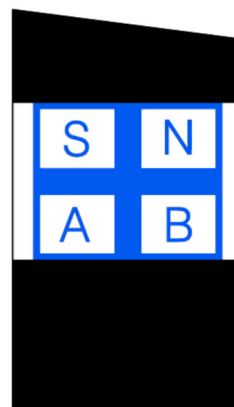
Foto 69. *Árgus* a pescar entre 1989 e 1993. 20 anos depois do fim dos veleiros, tem içado no mastro de ré, um latino com a função de triângulo do tempo, que mantêm o navio alinhado com o vento, enquanto fundeado. Foto Bacalhoeiros.

²⁸⁷ CORREIA, Luís Miguel, *100 anos na pesca do bacalhau*, «Revista de Marinha» n.ºs 814/815.

²⁸⁸ Testemunho de Hélder Santos Claro.

Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca do Bacalhau – SNAB-Lisboa

A SNAB foi criada em Maio de 1940. Tinha como accionista principal o Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau e vários armadores. Foi criada sob o impulso do Estado para aumentar a frota bacalhoeira, face à falta de vontade e de capitais dos armadores tradicionais²⁸⁹. Na busca de melhores soluções e depois de avaliar demoradamente o *Santa Joana* da EPA, a SNAB decidiu encomendar dois arrastões em 1940, logo seguidos de mais dois. Entretanto, adquiriu dois lugres recentes, o *Delães* e o *Oliveirense*, que enviou para os Bancos em 1941. Em 1941, apesar das dificuldades na obtenção de matérias-primas, os arrastões entraram ao serviço. Apenas o *Álvaro Martins Homem*, partiu para a pesca. O *João Corte Real* não recebeu o guincho a tempo, pelo que foi usado em viagens de comércio e só em 1944 foi pescar. Em Junho de 1942, o *Delães* foi torpedeado. Os novos arrastões *Pedro de Barcelos* e *João Álvares Fagundes* foram terminados a tempo da campanha de 1945. No pós-guerra foram construídos mais quatro arrastões, o *Fernandes Lavrador* e o *Estevão Gomes*, construídos na Holanda em 1948, assim como o *David Melgueiro* em 1951, sendo este último de maiores dimensões. Por fim, foi construído o *João Martins* em Viana em 1952. Na década de cinquenta a SNAB é o maior armador, dispondo de 8 arrastões dos 22 existentes neste período, assim como um lugre e um navio de pesca à linha de madeira e dois de aço. Estes quatro navios eram destinados, por um lado, a aumentar as capturas e por outro, a fornecer um produto de maior qualidade. Apesar de dispor dum corpo técnico numeroso, os arrastões estavam submotorizados e as correcções foram dispendiosas e tardias²⁹⁰. A escassez do bacalhau a partir da campanha de 1958, que levou a SNAB a acabar com a pesca à linha. O *Oliveirense* naufragou, o *Elisabeth* foi vendido a outro armador, o *Sam Tiago* e o *Nossa Senhora da Vitória* foram transformados em arrastões. O abalroamento seguido de naufrágio do *João Álvares Fagundes* em 1965, foi compensado pela aquisição do *Invicta* em 1966, comprado à Transatlântica. A SNAB era uma empresa colectiva, mas não se comportava como tal. Tinha protecção do Estado, prioridade nas descargas, no aprovisionamento do sal e na seca da pesca. Fazia concorrência aos outros armadores e nunca distribuía lucros. Por outro lado, mostrou falta de iniciativa. Levou tempo a fazer construir os novos arrastões de popa, pois só em 1969 recebe o primeiro²⁹¹. Depois equipou um deles para a pesca no Atlântico Sul. Por fim, quis transformar os arrastões mais antigos para a pesca com redes de emalhar, mas o fim do Estado Novo levou ao desinvestimento rápido da empresa. Em 1983, a SNAB recebe os arrastões do alto, da Companhia Portuguesa de Pesca (CPP) e da Sociedade Nacional dos Armadores da Pesca do Arrasto (SNAPA) quando estas empresas foram extintas²⁹². As tentativas de pescar bacalhau no Pacífico Norte e a criação de sociedades para explorar esses mercados acabaram com o *Estevão Gomes* arrestado no Alasca e com a tripulação abandonada. Após o fecho das águas canadianas, os navios existentes foram vendidos ou enviados para sucata em 1992/93. A empresa acaba sem glória e com os activos que restavam, vendidos ao desbarato.



²⁸⁹ Sociedade Nacional dos Armadores de Bacalhau, Relatório da Direcção, Exercício 1941, Arquivo de Marinha.

²⁹⁰ MOUTINHO, Mário, *Ibidem*, pp. 109-110.

²⁹¹ Segundo os testemunhos dos Capitães João San Marcos e João David Marques.

²⁹² Resolução do Conselho de Ministros nº30/84 de 7 Maio.

Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz- Aveiro²⁹³

Em 1935 este armador enviou o lugre *Senhora da Saúde* recém-comprado, aos bancos da Terra Nova e Gronelândia. Este perdeu-se em Setembro de 1952 nesta última região. Foi então adquirido um novo navio-motor para a pesca à linha de madeira em 1955, o *Vila do Conde*.

Em 1967 o arrastão a vapor *Pádua*, da PESCAL, foi adquirido em compra judicial. Rapidamente posto a navegar e rebaptizado *Aida Peixoto*, o navio largou em Outubro de 1967 e só voltou em Julho de 1968, depois de passar largas semanas a reparar, nos portos canadianos as caldeiras e ter sido necessário substituir por duas vezes o capitão. O navio não estava em condições e não voltou a largar²⁹⁴. Em 1969/70, o navio foi totalmente reconstruído, remotorizado, automatizado e preparado para 130 toneladas de congelados. Logo a seguir, em 1974 adquire à EPA, o arrastão *Santo André*. Este foi nesse mesmo ano, transformado em navio misto, ou seja, em arrastão durante o Inverno e pesca com redes de emalhar, com lanchas, no Verão. O navio também foi equipado com congelação. Com o naufrágio de seu navio de pesca com redes de emalhar, *Vila do Conde* em 1972, este armador fez construir um novo arrastão pela popa, em S. Jacinto. O novo *Vila do Conde* foi o último navio encomendado com o suporte da estrutura do Estado Novo, mas só foi terminado em 1977. Tinha uma particularidade, dispunha de dois motores com 2.200 HP cada. Um capricho do administrador, segundo consta. Esta potência permitiu escapar aos guarda-costas canadianos numa ocasião. Entretanto a empresa muda de proprietário, passando para as mãos do grupo Mota-Engil. Esta mudança levou à alteração do nome de *Aida Peixoto*, em 1982, para *Pádua*. O elevado consumo do *Vila do Conde* conduziu à sua imobilização e ao seu abate precoce, em 1994²⁹⁵, sendo construído um novo arrastão em 1990, o *Cidade de Amarante*, que ainda hoje navega. Este armador criou empresas associadas para onde transferiu vários navios. Um deles o *Santo André* foi embandeirado no Panamá e baptizado *Amazonas*, em 1990. Depois de ter experimentado outros tipos de pesca e outros mares para as quais adquiriu navios no mercado de ocasião, este armador vendeu os seus activos e o seu último navio, o *Cidade de Amarante* à Pascoal & Filhos SA e retirou-se da actividade. Não sem antes doar o *Amazonas* ao Município de Ílhavo, como navio-museu, onde ainda pode ser visto depois de recuperar o seu nome original de *Santo André*.

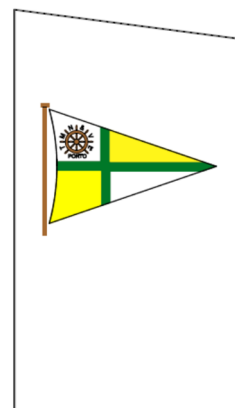


Foto 70. Arrastão *Amazonas*, ex. *Santo André*, sob bandeira panamiana. Bacalhoeiros.

²⁹³ Segundo os testemunhos dos Capitães João San Marcos e João David Marques.

²⁹⁴ GANPB, *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, Ano 1968 e 1968, Arquivo CRCB, MMI.

²⁹⁵ *Livro de Registos n.º5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 118.

Apêndice 7- Um arrastão em detalhe

Nos arrastões deste tipo, a disposição dos seus componentes segue um esquema geral que era igual em todos os navios. Apresenta convés corrido, ou seja, tem um pavimento que fecha o casco superiormente, a todo o comprimento do navio contribuindo para a rigidez estrutural do navio.

No casco da proa para a popa, temos o paiol da amarra, o paiol das redes e por baixo o paiol dos mantimentos. Separados por anteparas estanques verticais, temos sucessivamente dois porões para o peixe. Forrados de madeira e desinfectados antes de cada campanha, estes porões são divididos longitudinalmente por anteparas de madeira, chamadas *panas* e longitudinalmente por anteparas chamadas *hinos*. Os compartimentos formados são cheios de sal, apenas 1/6 ficam vazios e prontos a receber os primeiros lanços. Por baixo dos porões os tanques de água doce.

Logo a seguir aos porões e separados por um estreito espaço entre as anteparas, cofferdam, seguem-se os tanques do gasóleo. Depois a casa da máquina com o motor, os geradores, um compressor e as bombas para gasóleo e esgoto e termina num paiol.

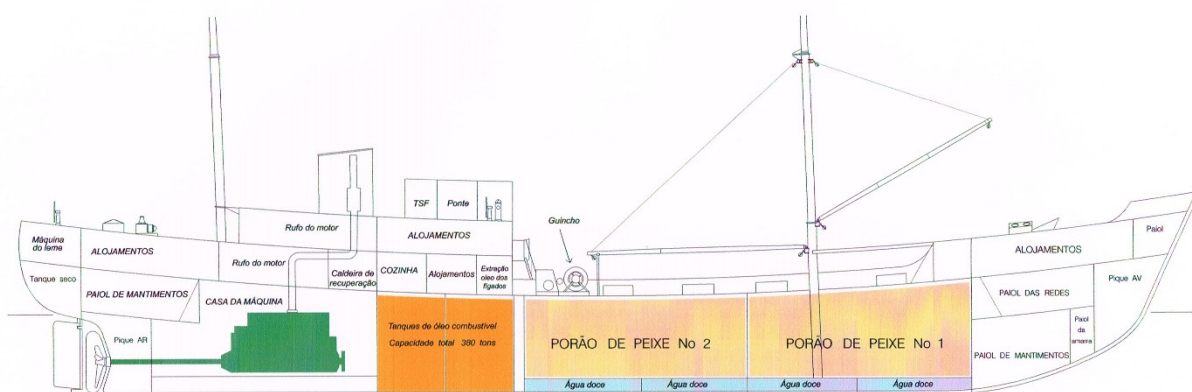
Acima do convés, no castelo da proa, as acomodações para 45 a 50 pescadores. Logo atrás o parque de tratamento do pescado, o guincho para manobra da rede e os arcos de arrasto aos bordos, com as portas e as redes. No castelo de ré com os alojamentos do pessoal da máquina, cozinha, rufo da máquina e máquina do leme. No tombadilho à ré encontram-se alojamentos dos oficiais, a enfermaria e as baleeiras salva-vidas.

No pavimento da ponte, a cabine de navegação e a TSF.

Usando o Plano Geral dos arrastões *Álvaro Martins Homem* e *João Corte Real*, construções 107 e 108, dos Estaleiro Naval da CUF, na Rocha em Lisboa, construídos para a SNAB em 1941, foram desenhados usando um programa CAD, os desenhos que ilustram este *Apêndice* depois de devidamente completados com informação recolhidas em fotografias da época ²⁹⁶.

O desenho, em corte mostra o arranjo interior destes navios em 1941, conforme descrito no paragrafo anterior.

Os navios do bacalhau não têm lastro, ou seja, precisam de estarem carregados para terem estabilidade, especialmente quando sujeitos a vaga forte. Isto resulta que quando o navio sai para



Arrastão ALVARO MARTINS HOMEM 1941 Corte

²⁹⁶ Baseado no desenho nº1154 dos estaleiros Navais da CUF, 1939, existente Museu de Marinha, ref. nº386.

a pescar vai carregado com água, combustível e sal²⁹⁷, quando volta traz os porões cheios de peixe. Esta situação obriga á verificação contínua do estado do carregamento do navio. Quando o navio está no porto de armamento, não tem carga nem combustível, apesar de não haver balanço, é aliviado de pesos agora supérfluos, como os cabos de aço do guincho, as portas de arrasto, as redes etc.



Foto 71. Navio museu *Santo André*, uma peça de arqueologia naval, no porto de Aveiro. Bacalhoeiros.

Todos os arrastões em serviço seguem praticamente o mesmo desenho base. O arrastão *Santo André*, hoje, propriedade da Camara Municipal de Ílhavo. Salvo da sucata, foi transformado em navio-museu, atracado no porto de Aveiro, é uma peça de Arqueologia Naval única. Este navio recebeu todas as modificações, incluindo, foi transformado em misto. Nos últimos anos da sua via como navio de pesca, foi usado como arrastão. Os turcos, os carris e os berços das lanchas foram desembarcados. Apenas restaram duas

lanchas que ficaram como salva-vidas e para equilibrar o navio.

O desenho da página 111, representa o *Álvaro Martins Homem*, no seu aspecto inicial. A pintura é especulativa, pois não foi possível encontrar uma fotografia, no navio em Maio ou Junho de 1941, apesar do navio ter sido apresentado à Imprensa. A pressa era muita e o navio partiu de imediato para os bancos. O seu gémeo, que não tinha o guincho operacional, ficou em Lisboa, foi repetidamente fotografado e só depois partiu para a Terra Nova para carregar bacalhau seco, situação que manteve até 1944. Assim ficámos a saber que estes navios eram pintados de cinza claro, com as marcas da neutralidade e eventualmente com o nome escrito no costado. A chaminé manteve-se a da companhia.

Mais tarde, em 1943 e face aos ataques que sofriam os navios neutros, os navios a motor passaram a ter o casco preto, superestruturas de amarelo escuro, a chaminé de vermelho com uma faixa verde e as marcas de neutralidade maiores.

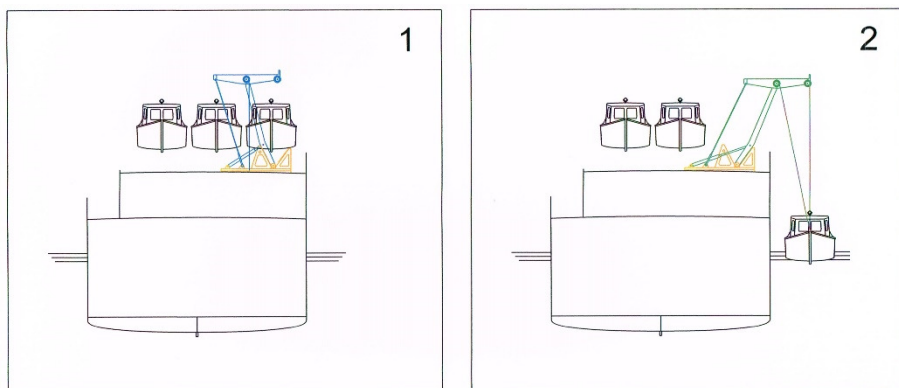
Depois da guerra voltou-se ao cinza claro e casario a branco, mas logo em 1948 voltou-se ao preto no casco, com casario amarelo torrado, mais tarde, passou para creme e nalguns casos branco. A partir de 1968, cada armador fez pintar os seus navios como quis.

Ficou conhecido o *Alpes II*, ex. *Maria de Ramos Pascoal*, (foto 55 e 67) pelo “papagaio”, pelas exuberantes cores que ostentava, e também porque o capitão usava e abusava da fonia.

²⁹⁷ O sal é usado para retirar a humidade do bacalhau depois de escalado e arrumado no porão. Regularmente é necessário retirar a salmoura que escorre para o fundo do porão e para impedir maus cheiros. Quando o navio chega apenas traz uma pequena quantidade do sal embarcado.

O desenho da página 111, mostra ainda o navio por dentro e os seus pavimentos forrados de madeira., forro esse que foi mantido mesmo quando os navios foram fortemente modificados.

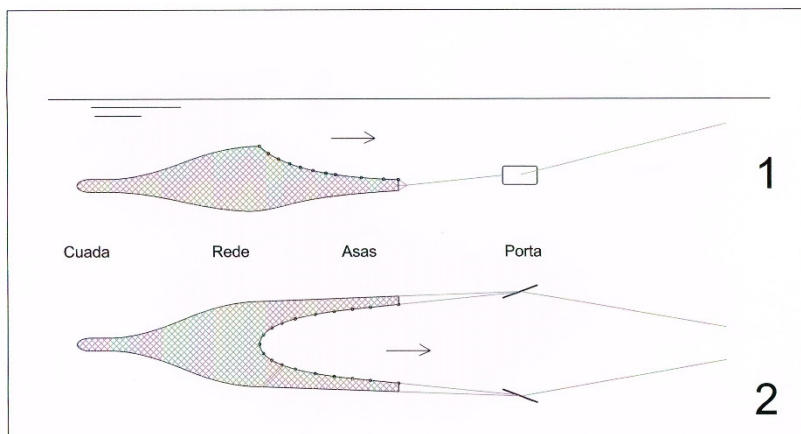
O desenho da página 113, mostra o *Árgus*, ex. *Álvaro Martins Homem*, modificado para a pesca com redes de emalhar²⁹⁸. O navio manteve o guicho do arrasto, recebeu armários para congelação e quatro lanchas, pórticos hidráulicos, berços para as lanchas e carris para movimentar as lanchas.



No desenho ao lado, mostra-se como as lanchas eram postas na água, usando os pórticos. Na fig. 1, a lancha mais a EB é suspensa, na fig. 2 a lancha é colocada na

água. As outras lanchas através dos carris, são sucessivamente encostadas a EB e a operação repete-se. De acordo com a memória que acompanha o desenho, as três lanchas, necessitavam de 30 minutos no total desde que se iniciava a operação até estarem a caminho das zonas de pesca. O reembarque é feito pela ordem inversa. Este é apenas um dos sistemas que foi usado, houve outras variantes.

Os desenhos da página 113, mostram os tipos de navios que foram usados. Um lugre de quatro mastros, o *Viriato* de 1945, pertencente aos Armazéns José Luís Costa, O *Álvaro Martins Homem*, da SNAB em 1951, com a configuração no após a guerra. O navio da pesca à linha *Neptuno* da Parceria em 1958, com os seus dóris. E finalmente um arrastão de popa *Inácio Cunha* em 1991, da Testa & Cunha. Todos os desenhos das páginas 111, 113 e 115, estão na mesma escala.

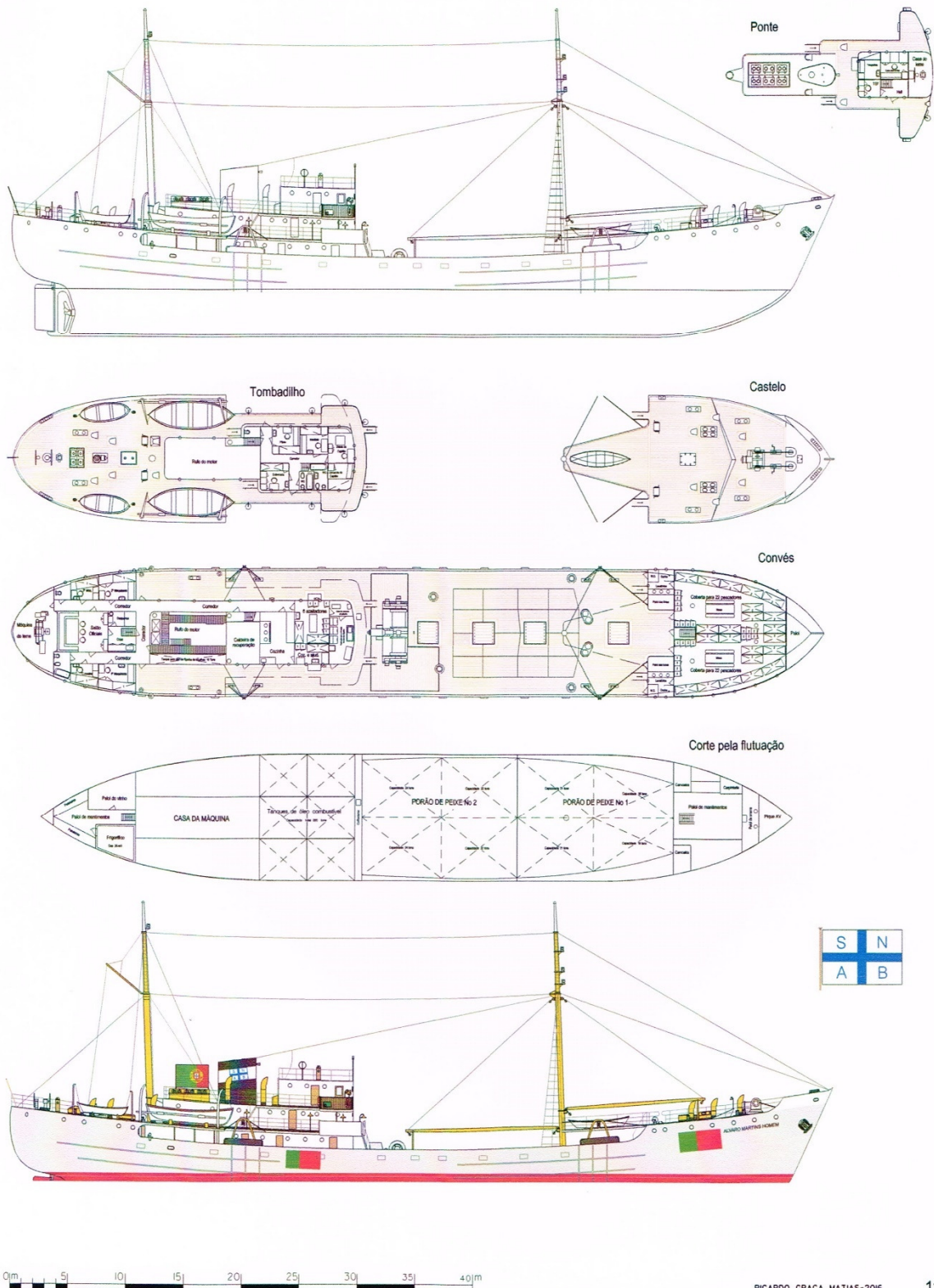


Finalmente uma rede de arrastar, em alçado e em planta, conforme descrita no Apêndice 8.

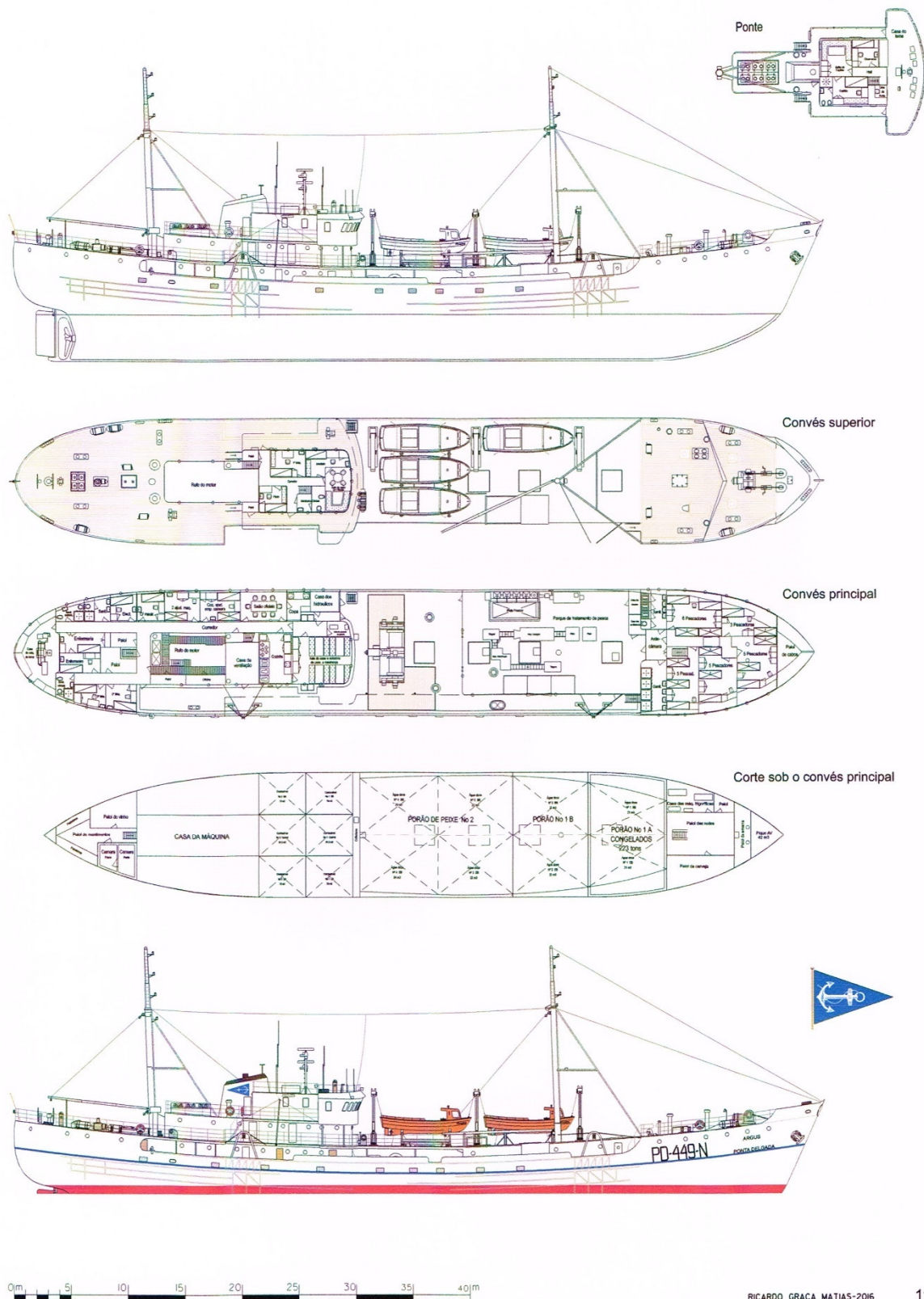
(Na versão impressa desta dissertação, os desenhos nas páginas 111, 113 e 115, foram impressos através dum programa CAD, para maior nitidez.)

²⁹⁸ Baseado no Arranjo Geral nº126 / FENEMA/CUF, 1983, existente MMI.

Arrastão Álvaro Martins Homem SNAB 1941



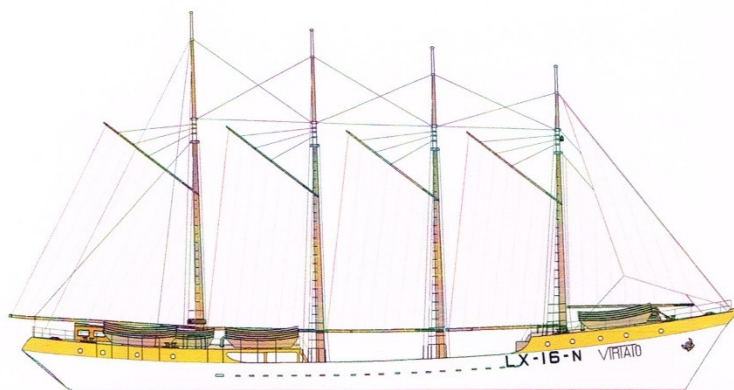
Navio de pesca com redes de emalhar, Árgus Parceria 1989



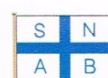
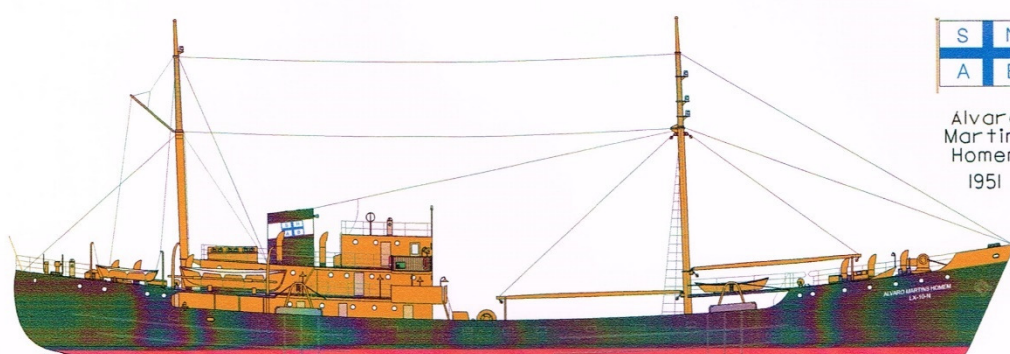
RICARDO GRAÇA MATIAS-2016

113

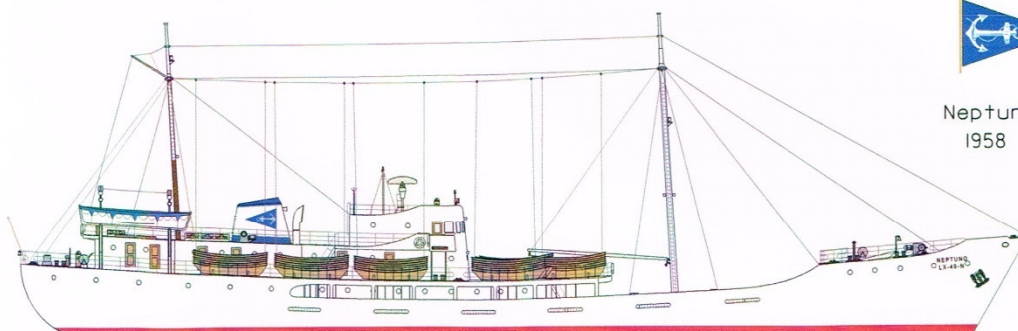
Navios tipo para a pesca do bacalhau



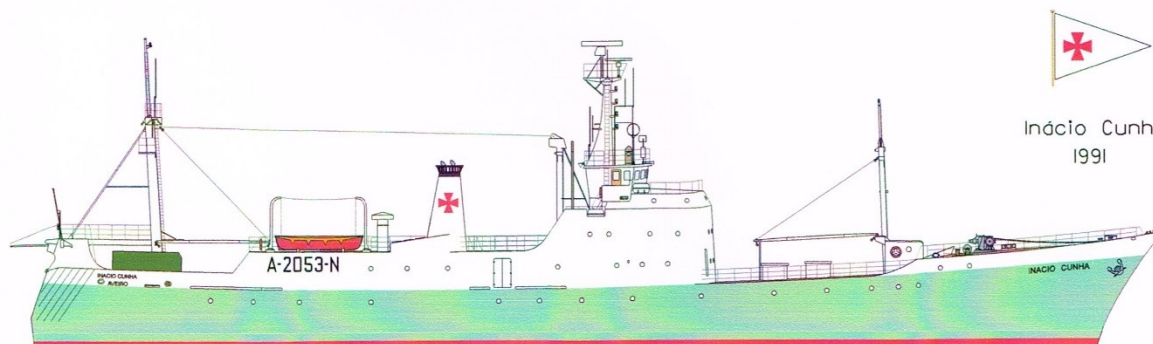
Viriato
1946



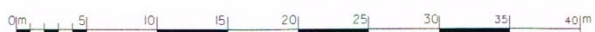
Alvaro
Martins
Homem
1951



Neptuno
1958



Inácio Cunha
1991



Apêndice 8- A rede de arrasto²⁹⁹

A rede de arrasto, razão de ser da actividade do arrasto, é constituída por um conjunto de elementos, a rede, os cabos, as portas e o guincho.

A rede, é um enorme *saco*, que mergulhado no mar e arrastado pelo navio vai capturar tudo o que encontra pela frente. O saco tem forma de pirâmide rectangular, cuja base é aberta e as faces laterais, são constituídas por panos de rede de malha adequada às espécies a capturar. Na parte superior um perímetro de flutuadores que obrigam a rede a subir. A parte inferior, têm por outro lado um perímetro coroadado de esferas, que podem rolar no fundo do mar e ao mesmo tempo puxam essa parte da rede para o fundo. As partes laterais, fecham os sacos aos lados, e são prolongadas por panos de rede, as *asas*, que conduzem os peixes para o fundo do saco. Nessas *asas* estão ligados os cabos de tracção e às portas. Estas últimas, são placas de aço de forma elaborada, que actuam como um papagaio no ar. Sobre cada uma, vão ser aplicadas várias forças. A força tracção do navio, relacionada com a sua velocidade. O peso da rede que a puxa para baixo. E o efeito hidrodinâmico nas portas provocado pelo deslizar dos filetes de água na superfície das portas, que as fazem manterem-se verticais e as empurram para fora.

Para colocar uma rede no mar, num arrastão lateral, com é o caso dos navios que estamos a estudar, estes estão equipados com um arco de arrasto à proa e outro quase à ré. Primeiro o navio roda e oferece a borda ao vento e ao mar. Por essa borda vai colocar a rede dentro de água, presa por cabos aos arcos. Logo que isso acontece o navio afasta-se da rede pela força do vento. Em seguida são largadas as portas e vão-se desenrolando os cabos, O navio começa a rodar e a rebocar a rede que vai tomando a sua posição. Quando a rede já está correcta, os cabos são soltos dos arcos e fixos numa *patesga* á popa e firmemente fixados. Desta maneira a rede é traccionada apenas por um ponto. O comprimento dos cabos tem três vezes a profundidade da rede. O navio tem de ter velocidade e rumo constantes enquanto faz o lanço e tem de corrigir com o leme a excentricidade provocada por a rede não estar alinhada no eixo do navio.

Quando se acha que o lanço acabou, volta-se a passar os cabos para os arcos, o navio começa a dar a borda ao vento para impedir a redes e os cabos de enroscarem-se no hélice. Recolhidos, os cabos e as portas, o saco com o peixe capturado, fica encostado ao navio a flutuar, porque o peixe morto flutua.

Para o trazer para bordo, o saco (foto 25), vai ser recolhido pelo pau de carga do navio, começando pelo fundo, ou *cuada* do saco. Estrangulada a *cuada* com uma laçada, de modo a que apenas fique com 1 a 2 toneladas de peixe, esta é trazida para bordo. A aberto o fundo do saco e esvaziando-o para o convés para a escala, a *cuada* é outra vez fechada, o estrangulamento aliviado e de novo na água para voltar a encher-se de peixe. Outra vez estrangulado e embarcado. Quando finalmente não há mais peixe na rede, esta é recolhida, reparada e volta-se a lançar de novo o aparelho³⁰⁰. Entretanto o peixe no convés vai sendo escalado e enviado para o porão onde é envolvido pelo sal.

²⁹⁹ MIRANDA, João Ribeiro de, *Ibidem*, pp 95-110.

³⁰⁰ PIRES MARTA, António Pedro, «A Pesca do Bacalhau nos Arrastões», Jornal do Pescador, Março 1952, e Junho a Dezembro de 1952.

Apêndice 9- As características dos navios

As características dos navios são calculadas usando regras internacionalmente aceites e são usadas para definir cada navio por si. Servem de base para pagamentos dos registos, das classificações, dos seguros, dos fretes, das taxas nos portos, dos direitos de passagem, etc.

As características são entregues pelos armadores nas capitánias dos portos, que emitem o passaporte do navio.

Além de algumas características indicadas pelo estaleiro construtor, são obtidas a bordo por um medidor oficial, as dimensões do navio assim com os volumes e arqueações.

O método é aproximado, pelo que navios iguais, construídos pelo mesmo estaleiro, não têm os mesmos valores. As diferenças são mínimas, mas existem. Cada vez que um navio sofre uma alteração é necessária uma nova medição e consequentemente uma alteração do registo.

Arqueação bruta (tab), é o volume interno total de todos os espaços fechados do casco do navio e das suas superestruturas. É expresso em toneladas de arqueação ou toneladas Moorson, que corresponde a 2,832 metros cúbicos ou 100 pés cúbicos³⁰¹.

Arqueação líquida (tal), é a arqueação líquida deduzida dos volumes dos espaços não destinados a carga comercial, tal como o aparelho motor, parte do combustível, alojamentos da tripulação, etc.

Porte ou *deadweight* é a diferença do peso do navio carregado e do peso do navio leve. É expresso em toneladas métricas (tm).

Capacidade é o volume interno do navio, efectivamente utilizável para carga. É medido em m³.

As dimensões do casco, como principal elemento do navio, são o **comprimento** ou **comprimento de sinal**, medido entre a face de vante da roda de proa e a face de ré do cadaste exterior. Para efeitos práticos é a medida na linha de flutuação. Este é o comprimento encontrado sempre nos registos.

O **comprimento de fora a fora** (ff), é a distância entre os pontos mais afastados da popa e da proa do navio (nos navios de vela o pau da bujarrona ou gurupés, por vezes provocava confusão na determinação desta medida por poder ser alterado facilmente), esta medida nem sempre é encontrada nos registos.

A **boca**, é a máxima largura transversal do casco.

O **pontal**, é aproximadamente a distância entre o convés principal e linha de flutuação³⁰².

Calado é aproximadamente, o comprimento da parte emersa do navio carregado³⁰³.

³⁰¹ LEITÃO, Humberto e VICENTE LOPES, José, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Pg. 58. Não confundir com tonelada métrica. É derivada do antigo método de definir a capacidade de carga dos navios pelo número de tonéis que transportavam.

³⁰² Idem, *ibidem*, p 420.

³⁰³ Idem, *ibidem*, p 125.

Apêndice 10- Os arrastões do bacalhau

Listam-se a seguir os dados recolhidos sobre os 33 navios que foram classificados como arrastões (até à entrada ao serviço dos navios de arrasto pela popa), arrastões pela borda, ou arrastões clássicos, ou arrastões laterais, pertencentes a armadores nacionais que se dedicaram à pesca do bacalhau. Foram excluídos os arrastões pela popa, por pertencerem a outro conceito de pesca e os arrastões do alto, mais pequenos, que se dedicavam à pesca no Cabo Branco. Estes depois de equipados com congelação, nos anos sessenta, terem ocasionalmente ou experimentalmente pescado bacalhau.

A presente lista, está organizada pela ordem cronológica com que os navios foram sendo adquiridos como arrastões, pelo respectivo primeiro registo e pelo *Primeiro Nome*. A maioria dos navios, como veremos, mudaram de nome, de armador e de actividade várias vezes, além de terem sido fortemente alterados durante a sua vida activa. Por isso optou-se por descrever cada navio, apenas uma vez, com o registo detalhado do início da sua carreira e mostrar sequencialmente as alterações que sofreram. No *Apêndice 11*, recapitulam-se todos os nomes, por ordem alfabética, que foram utilizados, a correspondência a que navio se referia inicialmente e a página onde se encontra.

Os dados particulares de cada navio foram retirados dos livros de registos das capitánias aonde os navios foram registados e seguem a nomenclatura oficial, como a seguir se detalha. Foram encontrados todos os registos, apesar de nalguns casos, as transformações e alterações terem sido registadas noutros documentos, que não foram ainda encontrados. Parte dos dados em falta foram retirados, das Lista dos Navios Portugueses, editadas em 1915, 1943, 1954, 1968, 1973, 1977 e 1992 e Lista das Embarcações de Pesca Industriais, editada em 1956³⁰⁴.

Cada navio está definido pelo, tipo de navio e material do casco, estaleiro construtor e pelos dados iniciais: porto de registo, *nome do navio*, armador, número oficial e indicativo.

O número oficial atribuído pela capitania³⁰⁵, tem de ser pintado no costado em símbolos grandes e que consiste na letra indicativa do porto de registo, o número atribuído pela capitania e a letra N de pesca longínqua, que é o caso destes navios, separados por hífens. No *Apêndice 5*, encontra-

³⁰⁴ Apesar de serem publicações oficiais, estas listas, apresentam contudo pequenas discrepâncias em relação aos registos das capitánias por desfasamento no tempo.

³⁰⁵ Decreto-Lei nº 34.532 de 25 Abril 1945. Este decreto é consequência da Conferência de Londres sobre pescas e fiscalização dos navios, realizada em Outubro de 1943 e ainda está em vigor. Antes deste decreto, cada capitania tinha o seu sistema de numeração próprio.

se uma lista dos números de registo exibidos por estes arrastões e com a indicação do respectivo período de utilização.

O indicativo visual e radiotelegráfico (este indicativo é sempre o mesmo desde que o navio não tenha mudado de bandeira) e consiste em 4 letras. Actualmente são pintadas em grande formato nas superestruturas dos navios.

As arqueações e dimensões do casco de cada navio. No *Apêndice 9*, encontram-se as definições oficiais detalhadas. Estas alteram-se cada vez que o navio é alterado, obrigam a um novo registo, ou à sua reforma.

Segue-se o aparelho motor, com a descrição, casa construtora, tipo, modelo e número, a potência em HP³⁰⁶, assim como a velocidade.

A capacidade dos tanques de combustível, a capacidade dos porões em quintais do pescado³⁰⁷ e a tripulação³⁰⁸. Nem sempre estes valores, quando alterados, foram alvo de alteração ou de novo registo. Os capitães na primeira viagem estão indicados, por terem sido referenciados na Imprensa, da época³⁰⁹. Por fim uma descrição dos eventos mais importantes da vida do navio, assim como fotografias dos aspectos mais destacados.

Para cada navio, em referência estão indicadas as principais fontes, que como já foi dito, são os registos de propriedade das capitánias por serem os mais precisos.

³⁰⁶ A potência em HP, por vezes está referida em IHP, BHP ou CV. As unidades não são exactamente as mesmas e nem sempre houve cuidado no seu registo. Para efeitos práticos foi tudo nivelado em HP.

³⁰⁷ A capacidade em quintais está indicada nas, *Inscrição de navios enviados à pesca do bacalhau* da CRCB, para os anos 1934 a 1963 e nos, *Mapa comparativo das pescas efectuadas*, do GANPB, entre os anos de 1964 e 1976, ambas disponíveis no Arquivo CRCB, MMI. A partir da entrada da congelação, as capacidades em quintais foram perdendo a sua importância.

³⁰⁸ As tripulações também são as indicadas nas *Inscrição de navios enviados à pesca do bacalhau* da CRCB, nas nem sempre correspondem à realidade. Os Rol de matrícula por viagem, apenas foram encontrados alguns, portanto o número de tripulantes indicado é aproximado.

³⁰⁹ Está a ser elaborado por um grupo de capitães, as relações de tripulantes, não só do arrasto, mas de toda a Faina Maior.

***Elite* (1909), *Augusto de Castilho* (1916-1918)**

Arrastão de aço, construído no estaleiro Cochrane & Sons, Shipbuilding, em Shelby (YN 453), Inglaterra em 1909, para a Parceria Geral de Pescarias. Foi lançado em 22 de Fevereiro de 1909 e terminado em Julho de 1909. Foi registado em Lisboa, em 19 de Julho de 1909, com o nome de ***Elite***, com o número 493B e com o indicativo HCBG. O navio tinha 513,07 tab, 175,14 tal e 730 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 46,10 metros, 48,76 de comprimento ff, 8,24 de boca, 4,35 de pontal e 4,44 de calado a ré. Estava equipado com uma máquina de tríplice expansão e uma caldeira. Com a potência de 704 HP e com uma hélice, o navio atingia a velocidade de 10 nós³¹⁰. Era tripulado por 2 oficiais, 16 outros tripulantes ou 32 se na pesca do bacalhau. Realizou a primeira campanha em 1909, capitaneado por João Pereira Ramalheira e com um mestre de pesca francês. Foi usado nas campanhas de 1909 e 1910, o raio de acção era pequeno o que o obrigava a reabastecer as carvoeiras com frequência. Também pescou no Cabo Branco e na costa Oeste do Continente, mas o navio era grande demais para o tipo de pesca realizada. Foi imobilizado na Azinheira em 1912, enquanto aguardava melhor uso³¹¹.

Foi requisitado em Julho de 1916, pela Marinha de Guerra e armado como o patrulha de alto mar ***Augusto de Castilho***³¹². Os aprestos para o arrasto foram desembarcados, incluindo os pórticos a ré. Duas baleeiras e turcos foram instaladas pela vante do casario e no mastro de vante um projecto militar. Foi instalado um posto de TSF e nos mastros, dois mastaréis para suportar a respectiva antena. Recebeu acomodações para 2 oficiais e 40 sargentos e praças. Na proa foi instalada uma plataforma para uma peça Hotchkiss de 47 mm. Considerada insuficiente recebeu posteriormente uma segunda peça de 47 mm numa plataforma semelhante a ré. Mais tarde a peça de vante passou a ser de 65 mm. A peça de vante deveria ter sido substituída por uma de 76 mm, mas não havia peças disponíveis.

Os porões foram adaptados para paióis e acomodações e corrigiu a estabilidade depois de lastrado. O deslocamento passou a ser de 801,16 toneladas. Foi utilizado na escolta de navios mercantes entre o Continente e as Ilhas e entre Lisboa e Brest. Realizou no total 22 missões de escolta³¹³. Foi afundado a 14 de Outubro de 1918, após combate, pelo submarino alemão ***U139*** a 200 milhas a Sudeste dos Açores³¹⁴ (7 mortos).



Foto 72. Vapor de arrasto *Elite*, imobilizado no Tejo em 1912. Rara foto disponível do navio com as cores da Parceria. Parceria.

³¹⁰ *Lista dos Navios da Marinha Portuguesa – 1915*, pp 22-23.

³¹¹ Diário de Náutico, *Elite* 1909, Arquivo de Marinha, Doc. 628, 6/III/7/3, não foram encontradas as entradas e saídas no porto de Lisboa, neste período.

³¹² Ordem da Armada N°7A/1916 de 13 de Julho de 1916.

³¹³ CORREIA do INSO, Jaime, *Ibidem*, p 92.

³¹⁴ MONTEIRO, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol VIII, pp 140-148.

Santa Joana (1936-1982)

Arrastão de aço, construído no estaleiro Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov, Dinamarca em 1936, para a Empresa de Pesca de Aveiro pelo custo 2.727.450\$00. Registrado em Aveiro a 26 de Agosto de 1936, com o nome de ***Santa Joana***, com o número B227 e com o indicativo CSKF.

O navio tinha 1.198,60 tab, 621,10 tal e 1.130 tm de porte bruto. O comprimento do seu casco atingia 66,00 metros, 71,11 de comprimento ff, 10,64 de boca, 5,24 de pontal e 5,44 de calado. Estava equipado com dois motores Diesel, marca Guldner, fabricados em 1936 de 12 cilindros e com a potência de 1.100 HP a 115 rpm. Com uma hélice, o navio atingia a velocidade de 13,2 nós. Disponha de tanques para 400 tons de Diesel Oil e capacidade para 1.314,3 m³ de peixe salgado, ou seja, 18.003 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 55 outros tripulantes. Consoante a pesca o navio podia usar um dos motores ou os dois. Realizou a primeira campanha em 1936, capitaneado por João Ventura da Cruz. Foi autorizado a efectuar viagens para comércio marítimo de 23 de Agosto de 1941 até 1 de Janeiro de 1942 e de 13 de Outubro de 1942 até 1 de Janeiro de 1943. Em 10 de Janeiro de 1946 o número de registo passou para A-620-N. Em 1961 foi remotorizado com um Diesel Fairbanks Morse, fabricado em 1961 com a potência de 1.280 HP a 720 rpm. Também foram removidos os arcos de arrasto de bombordo. No registo de 1963 as arqueações passaram a ser 1.198,60 tab, 613,51 tal e 1.367 toneladas de porte. Entre Maio 1969 e Janeiro 1970, foi efectuado nos Estaleiros de S. Jacinto o fecho do parque tratamento do pescado e a construção dos alojamentos no corredor de bombordo a ré, sendo alteradas as arqueações para 1.334,15 tab e 625,25 tal. Em 6 de Setembro de 1976, foi registado em nome de Sociedade de Pesca Silva Vieira, Lda., embora a mudança de proprietário já tivesse ocorrido antes³¹⁵. Em 1976, foi pedida alteração para a pesca mista, arrasto no Inverno, pesca com redes de emalhar

com lanchas no Verão. A alteração foi realizada, mas o navio não foi de novo arqueado, nem realizou as provas de estabilidade após tão profunda transformação³¹⁶.

Naufragou ao largo do Canadá, no Flemish Cap, a 26 de Outubro de 1982, após incêndio na casa da máquina.



Foto 73. Arrastão *Santa Joana* na sua forma original. A cor usada no casco, nos anos trinta, era cinzento médio e superestruturas pintadas de branco. Foto Bacalhoeiros.

³¹⁵ *Livro de Registos n.º5*, Capitania do Porto de Aveiro, fls 22 e 112.

³¹⁶ Vários officios da capitania, nesse sentido encontram-se na pasta do navio existente no AM Capitania do Porto de Aveiro.

Santa Princesa (1940-1970)

Arrastão de aço. Construído como *Sptizberg* no estaleiro Cox & Co. Engineers, Ltd em Falmouth, Inglaterra em 1929/30 para a La Morue Française. Foi terminado em 30 de Março de 1930 e registado no porto de Fécamp, com o número F.717. Em 8 de Abril de 1935, o armador, por sucessão, passou a ser Compagnie Générale de Grande Pêche. Era o terceiro navio duma serie de 4. Em 19 de Junho de 1936, um incêndio na casa da máquina, provocou o semi-afundamento do navio em S. Pierre e Miquelon. Foi reflutuado em 26 de Junho seguinte. Foi considerado perda total e abandonado ao segurador, Societé d'Assurance Mutuelles des Chalutiers de Grande Pêche, em Paris. Foi rebocado para Le Havre, aonde foi parcialmente reparado³¹⁷. Posto à venda, foi comprado por 9.200 libras, ou sejam 1.013.840\$00. Foi rebocado para Aveiro aonde terminou as reparações. Foi registado em Aveiro a 8 de Novembro de 1939, em nome de Egas da Silva Salgueiro, rebaptizado *Santa Princêza*³¹⁸, com o número B231 e com o indicativo CSJX. A 2 de Janeiro de 1940, foi registado em Aveiro em nome de Empresa de Pesca de Aveiro. O navio tinha 1.188,47 tab e 621,27 tal. O casco tinha de comprimento 65,41 metros, 69,41 de comprimento ff, 10,60 de boca, 4,90 de pontal e 5,49 de calado. Estava equipado com um motor Diesel Polar-Atlas, fabricado em 1930, de 7 cilindros e com a potência de 850 HP. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 10 nós. Disponha de tanques para 370 tons de Diesel Oil e capacidade para 1.240,7 m3 de peixe salgado, ou sejam 16.995 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 55 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1940, capitaneado por António Trindade Paião. Em Novembro de 1940 e Fevereiro de 1942, foi autorizado a realizar viagens de comércio. Em 24 de Janeiro de 1946 o número foi alterado para A-628-N. Foi remotorizado com um Diesel Fiat 50 SGM Ne (1949) (6 ci) de 1.050 HP a 240 rpm para 11 nós. Foi alterado o registo em 4 de Maio de 1950, para 1.199,25 tab, 635,78 tal e 1.330 tm de porte bruto. Última campanha em 1967 dum total de 45. Em 28 de Dezembro de 1970 foi vendido a uma empresa de pesca em Bissau e registado em S. Vicente de Cabo Verde, com o número SV-147-N e o nome de *João Álvaro Ferreira*³¹⁹. Não foi pago e foi imobilizado em Lisboa. Foi demolido em Espanha em 1974.

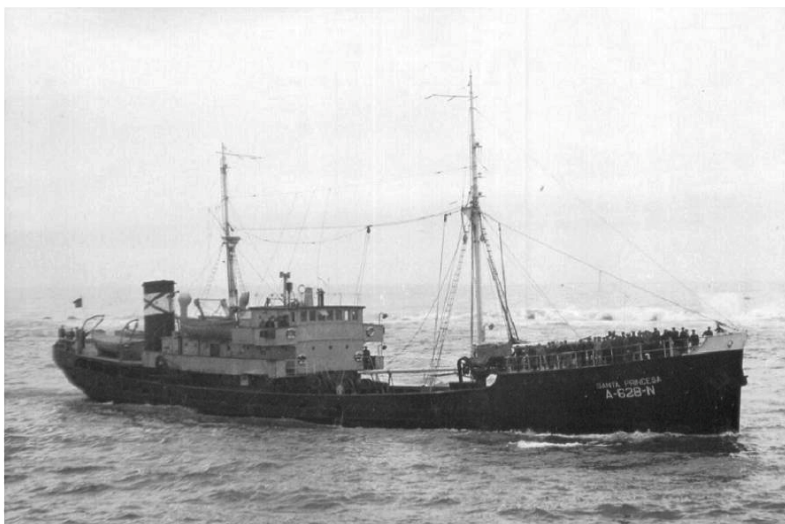


Foto 74. Arrastão *Santa Princesa*, entra nos anos cinquenta no porto de Leixões. Fotomar.

³¹⁷ DAUSSY, Jack, *Les Chalutiers Morutiers Fécampoïs*, pp 115-118.

³¹⁸ No registo está escrito *Santa Princeza*, assim como nas primeiras fotos. Em documentos oficiais posteriores aparece como *Santa Princesa*, incluindo o nome pintado no casco.

³¹⁹ *Livro de Registos n°5*, Capitania do Porto de Aveiro, fls 31 e 32.

Álvaro Martins Homem (1941), Argus (1983-94)

Arrastão de aço, construído no estaleiro da Companhia União Fabril, Lisboa (C107), em 1941, para SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau. Custou 6.285.345\$92, equipado e com o motor foi avaliado em 10.835.345\$92. Foi registado em Lisboa a 12 de Julho de 1941, com o nome de **Álvaro Martins Homem**, com o número G419 e com o indicativo CSGV.

O navio tinha 1.250,15 tab e 623,26 tal. O casco tinha de comprimento 65,70 metros, 71,13 de comprimento ff, 11,04 de boca, 5,00 de pontal e 5,23 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Fairbanks-Morse, tipo 37D16 fabricado em 1940, de 7 cilindros, a 2 tempos e com a potência de 950 HP. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós.

Disponha de tanques para 392 m3 de Diesel Oil e capacidade para 1.314,6 m3 de peixe salgado, ou sejam 18.008 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1941, capitaneado por José Nunes de Oliveira. Foi autorizado a realizar viagens de comércio de 14 de Setembro de 1942 a 15 de Fevereiro de 1943. A 8 de Janeiro de 1946 recebeu o número LX-10-N³²⁰.

Em 23 de Fevereiro de 1956 as arqueações passaram a ser 1.256,43 tab, 596,91 tal e 1.510 tm de porte. Foi suprimida a capacidade de arrasto a bombordo e substituído por alojamentos em 1964?. O parque da pesca foi coberto em 1971?. As arqueações passaram a ser 1.250,15 tab e 623,26 tal. A partir de 1977 foi imobilizado no Tejo aguardando a transformação para a pesca com redes de emalhar.

Em 23 de Março de 1983 foi adquirido pela Parceria Geral de Pescarias, Lda. Em 28 de Setembro de 1983 foi registado em Ponta Delgada com o nome de **Árgus** e com o número PD-449-N.

Foi transformado em navio de pesca com redes de emalhar com quatro lanchas e parcialmente congelador em 1989 para 223 toneladas, para a qual foi pedido um subsídio³²¹. Apesar da modi-

ficação, manteve os aros de arrasto e o guincho. Em 6 de Setembro de 1989, foram averbadas as arqueações 1.255,26 tab e 586,26 tal. Voltou à pesca em 1989, capitaneado por Armando Vieira Lau.

A 7 de Setembro de 1993 regressou da última viagem. Foi demolido em Alhos Vedros. O registo foi cancelado em 5 de Abril de 1994³²².



Foto 75. Álvaro Martins Homem entra em Leixões nos anos cinquenta. A ponte original apenas tinha três janelas para vante. Fotomar.

³²⁰ *Livro de Registos nº 16*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 120.

³²¹ Correspondência Parceria/ADAPLA 27 de Novembro de 1985. Arquivo ADAPLA, MMI.

³²² *Livro de Registos nº 5*, Capitania do Porto de Ponta Delgada, fl 7.

João Corte Real (1941), Maria de Ramos Pascoal (1975), Alpes II (Pa) (1987-92)

Arrastão de aço construído no estaleiro da Companhia União Fabril, Lisboa (C108), em 1941, para a SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau. Custou 6.285.345\$92, foi avaliado em 10.835.345\$92. Foi registado em Lisboa a 11 de Julho de 1941, com o nome de ***João Corte Real***, com o número G420 e com o indicativo CSGC. O navio tinha 1.250,15 tab e 623,26 tal. O casco tinha de comprimento 65,70 metros, 71,13 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,04 de boca, 5,00 de pontal e 5,21 de calado. O navio tinha 1.250,15 tab, 623,26 tal. Estava equipado com um motor Diesel, marca Fairbanks-Morse, tipo 37D16, com o nº 818.680, fabricado em 1940, de 7 cilindros, a 2 tempos e com a potência de 950 HP a 230 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós. Dispunha de tanques para 392 m³ de Diesel Oil e capacidade para 1.315,2 m³ de peixe salgado, ou sejam 18.016 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 63 outros tripulantes. Utilizado em viagens de comércio, por não ter sido recebido o guincho a tempo. Só em 1943 realizou a primeira campanha, capitaneado por Manuel Pereira da Bela ³²³. A 21 de Dezembro de 1945 recebeu o número LX-11-N. A 6 de Fevereiro de 1956, as arqueações eram 1.257,15 tab e 586,58 tal. Foi suprimida a capacidade de arrasto a bombordo e substituído por alojamentos em 1964[?]. O parque da pesca foi coberto em 1971³²⁴. Em 16 de Maio de 1975 foi registado em nome de Pascoal & Filhos, Lda. após compra em 11 de Novembro de 1974 por 9.350. contos³²⁵. Foi transformado em misto, pesca com redes de emalhar com lanchas e arrasto lateral. Em 6 de Abril de 1977 foi registado em Aveiro com o nome de ***Maria de Ramos Pascoal***, com o número A-2613-N e com as arqueações de 1.403,03 tab e 677,46 tal. Em 15 de Março de 1979 as arqueações foram reduzidas para 1.297,12 tab e 606,50 tal. Em 14 de Julho de 1980 as arqueações passaram para 1.224,88 tab e 581,90 tal, após ter sido transformado em arrastão congelador nos ENVC³²⁶. Em 24 de Dezembro de 1986 foi reformado o registo, passando para Auxiliar Local com o número A-2174-AL. Em 13 de Março de 1987 foi vendido à sociedade Challenger II, S. A., foi rebatizado como ***Alpes II***, com a bandeira do Panamá, o número HP-4606 e operado pela Pascoal & Filhos. As arqueações eram então 1.298,98 tab e 389,69 tal. Naufragou a 12 de Junho de 1992, após incêndio, quando estava a pescar como arrastão.



Foto 76. João Corte Real, em Lisboa nos anos cinquenta. A ponte mostra cinco janelas frontais depois de alargada para receber o radar. MML

³²³ Houve dois capitães da marinha mercante, de nome Manuel Pereira da Bela, ver nota de rodapé 344.

³²⁴ *Livro de Registos nº 16*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 121.

³²⁵ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 61.

³²⁶ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 116.

João Álvares Fagundes (1945-1965)

Arrastão de aço, construído no estaleiro da Companhia União Fabril em Lisboa (C117) em 1945, para a SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau. Foi lançado em 12 Maio de 1945, juntamente com o *Pedro de Barcelos*. Custou 7.011.150\$00, equipado e com o motor foi avaliado em 18 mil contos. Foi registado em Lisboa em 25 Julho de 1945, com o nome de *João Álvares Fagundes*, com o número LX-18-N e com o indicativo CSDA.

O navio tinha 1.270,33 tab, 656,81 tal e 1.430 tm de porte bruto.

O casco tinha de comprimento 66,05 metros, 71,45 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,03 de boca, 5,00 de pontal e 5,45 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Mirrless, com o nº 5881/42, fabricado em 1944 de 8 cilindros e 250 rpm e com a potência de 950 HP. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós.

Dispunha de tanques para 431 m³ de Diesel Oil e capacidade para 1.329,2 m³ de peixe salgado, ou sejam 18.208 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 66 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1945, capitaneado por João Oliveira e Sousa. Em 1952 durante a faina ficou imobilizado por avaria no motor. Foi rebocado para Halifax aonde foi montado um novo motor. Em 24 de Fevereiro de 1953, foi averbado o motor Diesel, marca Cooper-Bessemer tipo LS8DR fabricado em 1947, com a potência de 1.000 HP, de 8 cilindros a 300 rpm. Em 5 de Março de 1964, foram averbadas as seguintes alterações, resultante do fecho da borda a bombordo a ré, 1.301,37 tab, 660,74 tal e o motor passou a sobrealimentado e com 1.450 BHP³²⁷.

Naufragou a 18 de Março de 1965 nos Bancos da Terra Nova, após ter sido abalroado pelo arrastão islandês *Narfi*, um tripulante foi dado como morto. O navio afundou-se em 15 minutos. Os naufragos foram recolhidos pelos arrastões *Pedro de Barcelos*, *Brisa* e *Bois Rosé*, que arrastavam

na zona. O arrastão islandês apesar de pairar ao lado do navio a afundar-se, nada fez para recolher os naufragos³²⁸.

Este navio foi terminado no fim da guerra, mas os materiais usados eram deficientes e os equipamentos apressadamente fabricados. Isto obrigou à mudança do motor, com custos enormes. Foi o primeiro arrastão a naufragar.



Foto 77. *João Álvares Fagundes*, em Leixões nos anos cinquenta. Fotomar.

³²⁷ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 2.

³²⁸ *Jornal do Pescador*, Abril de 1965, pp 43/45, Maio de 1965, pp 27-30.

Pedro de Barcelos (1945), Labrador (1983-1993).

Arrastão de aço construído no estaleiro da Companhia União Fabril (C118) em Lisboa, em 1945, para a SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau. Foi lançado em 12 de Maio de 1945, juntamente com o **João Álvares Fagundes**. Custou 7.011.150\$00, equipado e com o motor foi avaliado em 18 mil contos. Foi registado em Lisboa em 7 de Agosto de 1945, com o nome **Pedro de Barcelos**, com o número LX-17-N e com o indicativo CSDL. O navio tinha 1.269,45 tab, 660,27 tal e 1.430 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 66,05 metros, 71,45 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,03 de boca, 5,00 de pontal e 5,45 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Mirrless, com o nº 5882/42, fabricado em 1944, de 8 cilindros e com a potência de 950 HP a 250 rpm. Com um hélice de 4 pás, o navio atingia a velocidade de 11 nós. Disponha de tanques para 431 m³ de Diesel Oil e capacidade para 1.327,4 m³ de peixe salgado, ou sejam 18.183 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 66 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha 1945, capitaneado por José Nunes de Oliveira. Foi instalado um novo motor Diesel em Halifax, da marca Cooper-Bessemer tipo LS8DR, nº 3861, fabricado em 1947, de 8 cilindros e 300 rpm. Com 1.000 BHP e 12 nós de velocidade. O motor original foi montado no navio de pesca à linha **Sam Tiago** então em construção para a SNAB. Em 2 de Maio de 1953, foram averbadas as alterações do aparelho motor.

Em 8 de Maio de 1964, foram averbadas as seguintes alterações, resultante do fecho da borda a bombordo a ré, 1.399,31 tab e 736,88 tal. O motor passou a sobrealimentado e com 1.320 BHP.

Em 15 de Junho de 1976 foram averbadas as arqueações, resultante do fecho do parque de pesca, para 1.458,24 tab e 781,39 tal. Foi imobilizado no Tejo em 1977, após incêndio que lhe destruiu a ponte³²⁹. Não voltou a navegar. Foi vendido à Parceria Geral de Pescarias em 26 de Março de 1983. Foi registado em 28 de Setembro de 1983 em Ponta Delgada como **Labrador** e com o número PD-450-N e com as novas arqueações, 1.299,80 tab e 662,86 tal. Foi pedido um subsídio para modernizado e conversão em navio para a pesca com redes de emalhar. A quota de pesca na NAFO, deste navio foi usada pelo **Neptuno**. Foi pedido o seu abate 1986³³⁰. Em 25 de Maio de 1993, foi considerado demolido, por Baptista & Irmão, Lda³³¹.



Foto 78. Arrastão *Pedro de Barcelos* a pescar nos anos cinquenta. já equipado de radar. Bacalhoeiros.

³²⁹ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 3.

³³⁰ Correspondência Parceria/ADAPLA 27 de Novembro de 1985. Arquivo ADAPLA, MMI.

³³¹ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Ponta Delgada, fl 8.

Pádua (1947), Aida Peixoto (1967), Pádua (1980-1992).

Arrastão de aço, construído no estaleiro Hall Russel & C^a Ltd. (YN799) em Aberdeen, Inglaterra, em 1947, para Empresa Comercial e Industrial de Pesca, SARL-PESCAL. Custou 147.916 Libras. Foi registado em Lisboa em 1 de Abril de 1947, com o nome de ***Pádua***, com o número LX-23-N e com o indicativo CSND. O navio tinha 1.295,51 tab, 683,20 tal e 1.583 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 66,90 metros, 72,70 de comprimento ff, 10,86 de boca, 5,24 de pontal e 5,46 de calado. Estava equipado com uma máquina a vapor de tríplice expansão, fabricada em 1946 com 3 cilindros, duas caldeiras cilíndricas de chama invertida de 220 lbs de pressão e com a potência de 1.150 HP a 95 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós. Tinha capacidade para 1.169,7,6 m³ de peixe salgado, ou sejam 15.995 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 60 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha de 1947 capitaneado por João Cândido Cristiano. A máquina a vapor mostrou-se frágil e com frequentes avarias. Não pescou em 1966 e 1967, na sequência da falência do armador³³².

Foi registado em 16 de Junho de 1967, em nome de Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz, Lda, e com o número LX-56-N, após venda em 28 de Novembro de 1966, por 5.500.000\$00. Em 21 de Setembro de 1967, foi registado como o nome de ***Aida Peixoto*** e com o número LX-60-N. Realizou a campanha de 1968, a vapor. Imobilizou para modernização em 1969. Teve o aparelho motor substituído por um Diesel Atlas MMG Tipo 8MU452AK, com o n^o 24522, fabricado em 1968 com 8 cilindros e 425 rpm. Com a potência de 1.800 HP e com um hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós. O parque de pesca foi fechado, parcialmente automatizado e os alojamentos alterados com o fecho da borda a bombordo. Passou a ter um porão para 140 toneladas de congelados³³³. Foi efectuado novo registo em 5 de Outubro de 1969. As arqueações passaram a ser 1.465,56 tab e 850,19 tal³³⁴. Voltou à pesca em 1970. Em 7 de Setembro de 1982, foi registado

em Aveiro com o nome de ***Pádua***, com o número A-3136-N e com o indicativo CUFN. Em 1984 a capacidade foi aumentada para 834 toneladas de congelados. A 4 de Março de 1988, foi averbado a mudança do proprietário para Pescas Tavares & Mascarenhas, SA. Regressou da última viagem em 20 Dez 1991. Em 4 de Março de 1992, foi abatido por ter sido demolido em Alhos Vedros³³⁵.

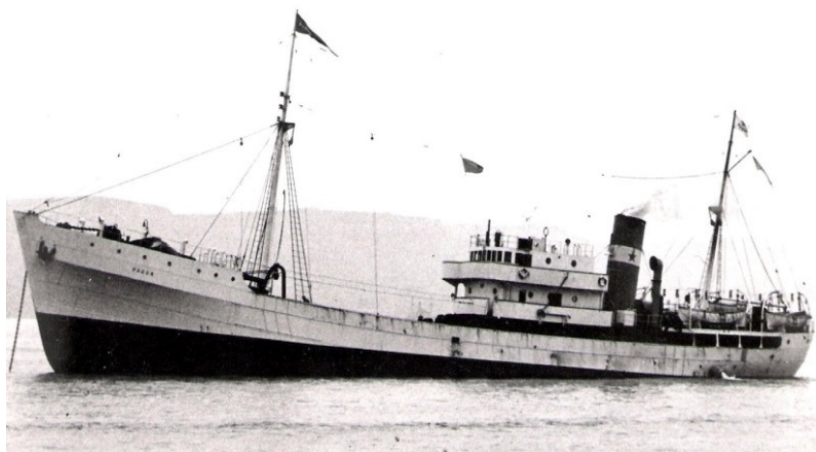


Foto 79. *Pádua*, acabado de chegar ao Tejo, pintado de cinza claro e com aparente aspecto antiquado. GANPB.

³³² *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fls 8, 41 e 45.

³³³ Plano Geral do Navio, Alteração, Junho de 1969, Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz, Lda.

³³⁴ O aumento da tonelagem de arqueação líquida, após modernização, reflecte a economia pelo desembarque das caldeiras e mudança da máquina.

³³⁵ *Livro de Registos n^o 5*, Capitania do Porto de Aveiro, fls 135.

Fernandes Lavrador (1947-1990)

Arrastão de aço construído no estaleiro T. Van Duijvendijk's Scheepswerf em Lekkerkerk (Z40), Holanda, em 1947, para a SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau. Custou 16.926.338\$00. Foi registado em Lisboa em 25 Agosto 1948, com o nome ***Fernandes Lavrador***, com o número LX-26-N e com o indicativo CSON. O navio tinha 1.287,61 tab, 658,17 tal e 1.400 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 65,83 metros, 71,42 de comprimento ff, 65,63 entre pp, 11,04 de boca, 5,17 de pontal e 5,14 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, tipo TMS396, com o nº 1181, fabricado em 1947, de 8 cilindros e com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com um hélice de 4 pás, o navio atingia a velocidade de 12 nós. Disponha de tanques para 435 m3 de Diesel Oil e capacidade para 1.482,2 m3 de peixe salgado, ou sejam 20.305 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 65 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1949, capitaneado por Fernando da Velha. Em 17 de Fevereiro de 1964, foi registado a alteração do aparelho motor, que passou para um Diesel marca Werkspoor-Sulzer, Tipo TMS398, equipado com sobrealimentação, com o nº 2623, fabricado em 1963, de 8 cilindros e com a potência de 1.700 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós³³⁶.

As arqueações passaram a ser 1.256,77 tab e 679,93 tal. Em Outubro de 1964, foi pedido o fecho do parque da pesca a bombordo. A 16 de Fevereiro de 1965, foram registadas as novas arqueações; 1.270,28 tab e 685,15 tal. Foi fechada a coberta de trabalho e modificada a casa do leme. Em 16 de Janeiro de 1969, foram registadas as arqueações de 1.386,66 tab e 808,53 tal. Em 1975 foram modificados os alojamentos, sendo registadas as arqueações de 1.386,05 tab e 795,09 tal.

Estava previsto ser utilizado no Alaska, fretado à Solseca³³⁷. Não navegou 1985-88. Foi pedido o seu abate em 1987. Posto à venda em 27 de Janeiro de 1989. Em 8 de Fevereiro de 1990 foi registado como auxiliar local e com o número LX-190-AL. Foi vendido a Baptista e Irmãos, Lda em 16 de Outubro de 1990 e desmantelado³³⁸.



Foto 80. *Fernandes Lavrador* na sua configuração inicial. Os bacalhoeiros construídos após a 2ª Guerra Mundial, vinham preparados para serem armados como navios patrulhas com canhões contra aviões aos lados da ponte e uma peça de 76 mm num reduto a ré da chaminé. Bacalhoeiros.

³³⁶ Não foi encontrado o paradeiro do motor original. Ver nota de rodapé nº 163.

³³⁷ O fretamento à Solseca foi cancelado, após falência deste armador e da decepcionante experiência com o ***Estevão Gomes*** no Alasca. Arquivo ADAPLA, Correspondência recebida, Pasta ***Estevão Gomes***, MMI.

³³⁸ ***Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)***, Capitania do Porto de Lisboa, fl 11.

***Santa Mafalda* (1948-1966)**

Arrastão de aço, construído no estaleiro Odero Terni Orlando, Livorno Itália, em 1948, para Empresa de Pesca de Aveiro, pelo custo de 460 mil US\$, equipado foi avaliado em 13,8 mil contos. Foi registado em Lisboa em 15 de Setembro de 1948, com o nome de ***Santa Mafalda***, com o número LX-27-N e com o indicativo CSOP. O navio tinha 1.219,60 tab, 826,14 tal e 1.500 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 64,57 metros, 71,12 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,05 de boca, 5,36 de pontal e 5,34 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor-Sulzer, Tipo TMAS398, de 8 cilindros e com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós. Disponha de tanques para 412 m3 de Diesel

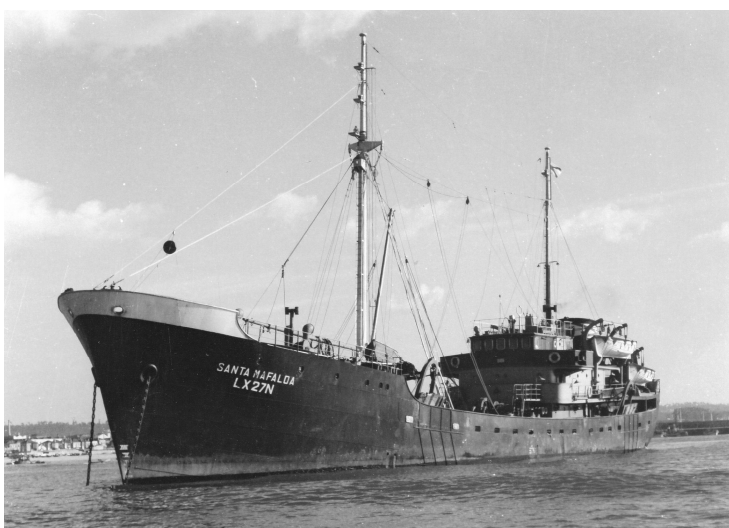


Foto 82. *Santa Mafalda*, fundeado no Tejo, no início da sua carreira ainda com o registo do porto de Lisboa. Bacalhoeiros.



Foto 82. *Santa Mafalda* encalhado em S. Julião da Barra, durante a evacuação da tripulação. Notar que a ponte foi reconstruída. Diário de Notícias.

Oil e capacidade para 1.351,6 m3 de peixe salgado, ou sejam 18.515 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 58 outros tripulantes³³⁹. Realizou a primeira campanha de 1949 capitaneado por António Trindade Paião. Foi registado em Aveiro em 15 de Dezembro de 1951 com o número A-971-N. Em 1964, foi alterado, o convés foi fechado a ré a bombordo para novos alojamentos, passou a arrastar só por estibordo. O motor foi sobrealimentado, passando a potência para 1.700 HP e recebeu uma hélice de passo variável. Em 14 de Maio de 1964 o registo foi alterado para 1.274,37 tab, 730,65 tal e o volume bruto de 3.609,01 m3. Naufragou na barra do Tejo em 22 de Janeiro de 1966, quando saía a barra do Tejo para a campanha desse ano. debaixo de forte temporal. O leme ficou trancado a estibordo, vindo a encalhar em S. Julião da Barra, não houve vítimas. O registo foi cancelado em 22 de Janeiro de 1966³⁴⁰. Quebrado pelo mar, foi desmantelado no local³⁴¹. Ainda podem ser vistos vários destroços deste navio, nomeadamente o hélice e o veio³⁴².

³³⁹ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 12.

³⁴⁰ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 62.

³⁴¹ *Jornal do Pescador*, Fevereiro de 1966, pp 31/34, Março de 1966, pp 33/34.

³⁴² Segundo o testemunho do comandante Augusto Alves Salgado.

António Pascoal (1948-1990)

Arrastão de aço, construído no estaleiro N. V. Haarlemsche Scheepsbouw Mij, Haarlem, Holanda em 1948, para Pascoal & Filhos pelo custo de 13.892.200\$00. Foi registado em Lisboa em 5 de Março de 1948, com o nome de **António Pascoal**, com o número LX-29-N e com o indicativo CSOE. O navio tinha 1.199,70 tab, 634,45 tal e 1.520 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 64,00 metros, 71,19 de comprimento ff, 11,03 de boca, 5,19 de pontal e 5,32 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, Tipo TMAS, com o nº 1183, fabricado em 1948, de 8 cilindros e com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós. Disponha de tanques para 418 m³ de Diesel Oil e capacidade para 1.485,3 m³ de peixe salgado, ou sejam 20.621 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 56 outros tripulantes³⁴³.

Realizou a primeira campanha de 1949 capitaneado por Manuel Pereira da Bela **p**³⁴⁴. Foi registado em Aveiro em 11 de Dezembro de 1951 com o número A-970-N³⁴⁵. Em 28 de Abril de 1962 foi averbada a alteração do motor, realizada no estaleiro construtor, que passou a ser sobrealimentado. Aumentou a potência para 1.700 HP, assim como o hélice que passou a ser de passo variável. Em 15 Fevereiro de 1966 alterou as arqueações para 1.240,61 tab e 628,20 tal, após a remoção dos arcos de arrasto de bombordo, o fecho da borda e prolongamento do casario com a construção de paióis também a bombordo. Em 8 de Maio de 1970 alterou de novo as arqueações para 1.345,68 tab e 678,14 tal, após o fecho do parque de pesca. Em 1974 recebeu uma instalação de frio e o porão de vante, passou metade a congelador (553 t) e a outra metade polivalente (883 t). Em 9 de Julho de 1980 foi de novo arqueado, ficando com 1.205,02 tab e 607,24 tal³⁴⁶.

Naufragou a 200 milhas a Oeste da ilha das Flores, após incêndio na casa das máquinas, em 25 de Junho de 1990. O registo foi cancelado em 23 de Julho de 1990.

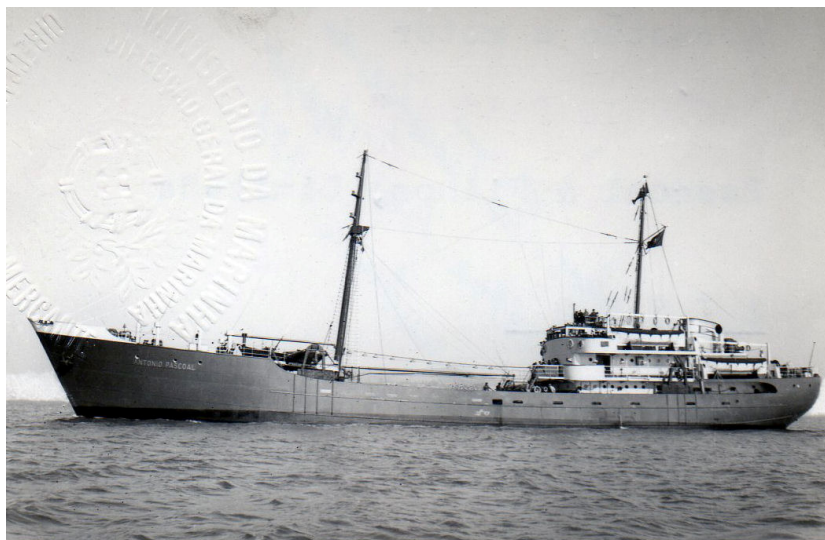


Foto 83 António Pascoal em 1949, no início da sua carreira. O casco está pintado de cinzento. Passaporte.

³⁴³ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 14.

³⁴⁴ Houve dois capitães de nome Manuel Pereira da Bela, primos, ambos de Ílhavo, nascidos em 1898 e ambos oficiais da Marinha Mercante. A diferença é que este passou a sua vida profissional na pesca enquanto o primo, parte passou na frota de comércio e só depois passou para a pesca. Como os nomes se prestam a trocas, ao primeiro foi acrescentado um **p** ao nome e ao outro, um **m**.

³⁴⁵ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 61.

³⁴⁶ A redução das arqueações por esta época, tinham como objectivo baixar o custo pela licença de pesca para operar nas águas canadianas.

Senhor dos Mareantes (1948-1992)

Arrastão de aço, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 1), em 1948, para a Empresa de Pesca de Viana, pelo custo de 16,5 mil contos. Foi autorizado em 7 de Junho de 1946. Flutuou em 10 de Julho de 1948³⁴⁷. Foi registado em Viana do Castelo em 28 de Julho de 1948, com o nome de ***Senhor dos Mareantes***, com o número V-6-N e com o indicativo CSNN.

O navio tinha 1.215,66 tab, 627,29 tal e 1.480 tm de Porte Bruto.

O casco tinha de comprimento 65,90 metros, 71,62 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,05 de boca, 5,03 de pontal e 5,25 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, tipo 398, nº 1.178, fabricado em 1947, com 8 cilindros, com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós.

Disponha de tanques para 486 tons Diesel Oil e capacidade para 1.358,1 m³ peixe salgado, ou sejam 18.604 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1948, capitaneado por Manuel Machado Santos. Em 1965 foi removido o arrasto por BB, o espaço foi fechado e usado como paiol, recebeu uma passerele entre os castelos, foi desembarcado um par de baleeiras e a ponte foi fechada. O motor foi equipado com sobrealimentação passando a dispor de 1.700 HP e um hélice de passo variável. A velocidade passou para 12,5 nós. As arqueações passaram a ser 1.289,15 tab, 631,84 e 1.450 tm de porte bruto³⁴⁸.

Em 1974?, teve o parque de tratamento do peixe fechado e foi equipado para 140 toneladas de congelados.



Entre 1977 e 1979, foi transformado na Holanda, em navio totalmente congelador e com capacidade de 740 toneladas voltando à pesca em 1980. Passou a ter 1.289,15 tab. Voltou da última viagem em 26 de Outubro de 1991. Foi demolido em Viana do Castelo³⁴⁹. O registo foi cancelado em 17 Março de 1992.

Foto 84. *Senhor dos Mareantes*, em Viana do Castelo, ainda sem radar e com asas da ponte forradas de madeira. Bacalhoeiros.

³⁴⁷ Jornal do Pescador, Julho 1948, pp 15-17 e Agosto 1948, pp 5-6.

³⁴⁸ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fl 26.

³⁴⁹ MARTINS, Manuel de Oliveira, *Viana do Castelo e a Pesca do Bacalhau*. pp 163-164.

Senhora das Candeias (1948-1992)

Arrastão de aço, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 2), em 1948, para a Empresa de Pesca de Viana, pelo custo 16,5 mil contos. Foi autorizado em 7 de Junho de 1946. Flutuou em 10 de Julho de 1948³⁵⁰. Foi registado em Viana do Castelo em 28 de Julho de 1948, com o nome de ***Senhora das Candeias***, com o número V-7-N e com o indicativo CSNM.

O navio tinha 1.215,68 tab, 624,60 tal e 1.480 tm de Porte Bruto.

O casco tinha de comprimento 65,89 metros, 71,67 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,05 de boca, 5,03 de pontal e 5,25 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, tipo 398, nº 1.179, fabricado em 1947, com 8 cilindros, com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com 1 hélice o navio atingia a velocidade de 11 nós.

Disponha de tanques para 486 tons Diesel Oil e capacidade para 1.368,1 m³ peixe salgado, ou sejam 18.604 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1948, capitaneado por José Gonçalves Vilão.

Em 1964 foi removido o arrasto por BB, o espaço foi fechado e usado como paiol, recebeu uma passerele entre os castelos, foi desembarcado um par de baleeiras e a ponte foi fechada. O motor foi equipado com sobrealimentação passando a dispor de 1.700 HP e um hélice de passo variável. A velocidade passou para 12,5 nós. As arqueações passaram a ser 1.265,79 tab e 610,28 ta³⁵¹.

Em 1973?, teve o parque de tratamento do peixe fechado e foi equipado para 140 toneladas de congelados.

Entre 1975 e 1976, foi transformado em navio totalmente congelador na Holanda, com capacidade para 730 toneladas. A arqueação passou para 1.265,79 tab.

Voltou da última viagem em 2 de Setembro de 1991. Foi demolido em Viana do Castelo³⁵². Realizou 73 viagens ao bacalhau. O registo foi cancelado em 17 de Março de 1992.



Foto 85. *Senhora das Candeias*, em Halifax, 25 de Setembro de 1980, já transformado em navio congelador. Na foto pode-se constatar que o pé direito do castelo de proa é inferior ao do tombadilho. O parque de tratamento do pescado, foi alinhado pelo tombadilho. Mac Mackay.

³⁵⁰ Jornal do Pescador, Julho 1948, pp 15-17.

³⁵¹ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fl 27.

³⁵² MARTINS, Manuel de Oliveira, *ibidem*. pp 165-166.

São Gonçalinho (1948-1992)

Arrastão de aço, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 3), em 1948, para a Empresa de Pesca de Aveiro, pelo custo 16,5 mil contos. Foi autorizado em 7 Junho de 1946. Flutuou em 10 de Julho de 1948³⁵³. Foi registado em Viana do Castelo em 28 de Julho de 1948, com o nome de ***São Gonçalinho***, com o número V-8-N e com o indicativo CSNC.

O navio tinha 1.215,31 tab, 627,87 tal e 1.500 tm de Porte Bruto. O casco tinha de comprimento 65,87 metros, 71,65 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,05 de boca, 5,03 de pontal e 5,25 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, tipo 358, nº 1.177, fabricado em 1947, de 8 cilindros e com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com um hélice o navio atingia a velocidade de 11 nós. Dispunha de tanques para 360 tons Diesel Oil e capacidade para 1.294,7 m³ peixe salgado, ou sejam 17.736 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1948, capitaneado por Francisco dos Santos Calão³⁵⁴.

Foi registado em Aveiro em 4 de Janeiro de 1952 com o número A-973-N. Em 16 de Março de 1960, foram averbadas as seguintes arqueações, 1.239,81 tab, 590,83 tal e 1.480 tm de Porte. No registo de 1963 a potência da máquina após sobrealimentação, passou para 1.700 HP, provavelmente alterada em 1960. Foi o primeiro navio equipado com um hélice de passo variável. Em 4 de Outubro de 1965 foi pedido ao fecho do costado a BB. As Arqueações passaram a ser 1.339,17 tab e 648,01 tal³⁵⁵.



Foto 86. *São Gonçalinho*, entra em Leixões, no início da sua carreira, para descarregar parte da carga. Fotomar

Em 1 de Agosto de 1974, foi registado em nome de Sociedade Gafanhense Lda, com as mesmas arqueações. Em passou a ter congelação para 150 toneladas em 1974 e teve o parque de tratamento do pescado, fechado. Em 1977 a capacidade de congelação passou para 800 toneladas.

Em 4 de Março de 1992 foi abatido à frota nacional. Em 28 de Setembro de 1993 foi demolido por Baptista & Irmão, Lda³⁵⁶.

³⁵³ Jornal do Pescador, Julho 1948, pp 15-17.

³⁵⁴ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fl 28.

³⁵⁵ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 63.

³⁵⁶ *Idem, ibidem*, fl 110.

***Invicta* (1949-1990)**

Arrastão de aço, construído no estaleiro T. Van Duijvendijk's Scheepswerf em Lekkerkerk (Z41), Holanda, em 1948, para Companhia de Pesca Transatlântica, pelo custo de 17.044.773\$00. Registrado no Douro a 10 de Fevereiro de 1949, com o nome ***Invicta***, com número P-609-N e com o indicativo CSOI³⁵⁷. navio tinha 1.248,96 tab e 618,59 tal. O casco tinha de comprimento 65,66 metros, 70,19 de comprimento ff, 11,04 de boca, 5,15 de pontal e 5,14 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, tipo TMAS, fabricado em 1948, de 8 cilindros e com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós. Disponha de tanques para 360 m3 de Diesel Oil e capacidade para 1.452,7 m3 de peixe salgado, ou sejam 19.901 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 64 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1949, capitaneado por João Oliveira e Sousa. Em 17 de Março de 1950 o armador passou ser uma SARL. A 16 de Fevereiro de 1955, as arqueações foram alteradas, para 1.247,73 tab e 691,50 tal. Em Maio de 1955, abalroou e afundou o arrastão espanhol ***Tifon*** da PYSBE, não houve vítimas. Entre Agosto e Novembro de 1962 foi modificado na Holanda, o arrasto por BB foi removido, o espaço foi fechado e usado como paiol, recebeu uma passerele entre os castelos, um par de baleeiras foi desembarcado e a ponte foi fechada. O motor foi equipado com sobrealimentação passando a dispor de 1.700 HP para 12,5 nós e um hélice de passo variável. A 25 de Janeiro de 1963, foram alteradas as arqueações para 1.295,29 tab, 703,15 tal e 1580 tm de porte bruto³⁵⁸. Foi adquirido por 25 mil contos, em 10 de Novembro de 1966 pela SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau e foi realizado novo registo em 10 de Novembro de 1966, mantendo-se o registo no Douro. O parque da pesca foi fechado, os alojamentos à proa foram modificados e à ré a estibordo também. As arqueações foram alteradas em 15 de Novembro de 1975 e passaram a ser 1.297,22 tab e 703,87 tal³⁵⁹. Não navegou depois de 1985 e foi pedido o abate em 1987. Em 17 de Maio de 1990, foi registado no tráfego local com o número P-62-AL. Foi posto à venda em 27 de Janeiro de 1989. Vendido a Baptista & Irmãos, Lda. de Alhos Vedros em 16 de Outubro de 1990, por 15 mil contos. Foi registado no tráfego local em Lisboa em 14 de Novembro de 1990, com o número LX-192-AL³⁶⁰ para efeito de demolição. Foi considerado demolido em 14 de Janeiro de 1992.



Foto 87. O arrastão *Invicta* entra em Leixões nos anos cinquenta, na chaminé as cores da Companhia de Pesca Transatlântica. Fotomar

³⁵⁷ Jornal do Pescador, Janeiro 1949, pp 14-15.

³⁵⁸ *Livro de Registos nº 9 KK*, Capitania dos Portos do Douro, fl 48.

³⁵⁹ *Idem*, ibidem, fl 58.

³⁶⁰ *Livro de Registos AL-I*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 195.

Santo André (1949), Amazonas (1990), Santo André (2001-).

Arrastão de aço, construído no estaleiro N. V. Scheepswerft Gerbr Van der Werf em Deest (W 231), Holanda em 1948, para Empresa de Pesca de Aveiro, pelo custo de 16.201 contos. Foi registado em Lisboa em 24 de Fevereiro de 1949 com o nome de ***Santo André***, o número LX-28-N e com o indicativo CSNT. O navio tinha 1.251,89 tab, 856,36 tal e 1.500 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 65,44 metros, 71,62 de comprimento ff, 64,00 pp, 11,04 de boca, 5,14 de pontal e 4,80 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, Tipo TMAS, nº 1.182, fabricado em 1948, de 8 cilindros, com a potência de 1.100 HP a 275 rpm. Com uma hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós. Dispunha de tanques para 400 m3 de Diesel Oil e capacidade para 1.447,6 m3 de peixe salgado, ou sejam 19.830 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 58 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1949 capitaneado José Pereira da Bela. Em 27 de Janeiro de 1951 foram averbadas 1.241,68 tab e 748,24 tal³⁶¹. Foi registado em Aveiro em 4 de Janeiro de 1952 com o número A-974-N. Foi alterado, novos alojamentos a bombordo, passando a arrastar só por estibordo. Em 10 de Abril de 1961 foram averbadas 1.274,68 tab, 769,17 tal e de 1.445 tm de porte, a máquina passou a ser sobrealimentada com 1.700 HP a 275 rpm³⁶². Em Fevereiro de 1974 foi pedido pela Tavares e Mascarenhas a transformação para a pesca mista, assim como a transformação do porão de vante para 370 toneladas de congelados. Terminada a alteração, em 16 de Julho de 1974 foi registado em Aveiro em nome de Tavares, Mascarenhas, Neves & Vaz, Lda., com 1.370,27 tab e 693,19 tal e o número A-2309-N.

Partiu para primeira campanha como misto a 18 de Julho de 1974. Em 1985 foram alterados os alojamentos. Foi abatido em Fevereiro de 1990, vendido à Star Trek, SA com o nome de ***Amazonas***, bandeira Panamá e com o número 19776-LP³⁶³, mais tarde 24310-PEXT, empresa contro-

lada por Pescas Tavares & Mascarenhas. Regressa da última viagem em 21 de Agosto de 1997. Foi comprado por António Lago Cerqueira em Março de 2000, rebaptizado ***Santo André*** e foi doado à Câmara Municipal de Ílhavo como navio-museu. Foi aberto ao público em 23 de Agosto de 2001. No porto de Aveiro e com o registo A-2671-AL.



Foto 88. Santo André no início da sua carreira, ainda registado em Lisboa. Bacalhoeiros.

³⁶¹ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 13.

³⁶² *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 64.

³⁶³ *Idem*, Ibidem, fl 109.

Águas Santas (1949-1991)

Arrastão de aço, construído no estaleiro T. Van Duijvendijk's Scheepswerf em Lekkerkerk, Holanda, em 1949, para Empresa Comercial e Industrial de Pesca, SARL-PESCAL, pelo custo 18.135.803\$60. Foi registado em Lisboa a 28 de Junho de 1949, com o nome de *Águas Santas*, com o número LX-32-N e com o indicativo CSOT. O casco tinha de comprimento 67,17 metros, 70,86 de comprimento ff, 11,04 de boca, 5,47 de pontal e 5,29 de calado. O navio tinha as arqueações de 1.414,59 tab, 733,96 tal e 1.600 toneladas de porte bruto. Estava equipado com uma máquina a vapor de duplo compound, fabricada por Christiansen & Meijer em 1949, com 4 cilindros e duas caldeiras de chama invertida com 15,4 kg/cm² de pressão e com a potência de 923 IHP a 90 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós. Disponha de capacidade para 1.238,6 m³ de peixe salgado, ou sejam, 16.967 quintais de bacalhau. Era tripulado por 9 oficiais e 63 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1949 capitaneado por Manuel Lourenço Catarino. Realizou 27 campanhas a vapor. Foi imobilizado em 1965 com avaria na máquina. Após falência da PESCAL, foi comprado pela Sicomar-Empresa de Armadores da Pesca do Bacalhau Reunidos, por 9.265.482\$60 e registado em 21 de Junho de 1967, com o número LX-58-N, mas manteve-se imobilizado³⁶⁴. Mais tarde, foi adquirido pela José Maria Vilarinho e reconstruído nos estaleiros de S. Jacinto. O parque do tratamento do peixe foi fechado e automatizado. Perdeu a capacidade de arrastar por bombordo e teve os alojamentos actualizados, todos a ré e equipados com ar condicionado. O porão de vante, foi dividido em dois, sendo a parte de vante transformada para 140 toneladas de congelados, tornando-se o primeiro arrastão assim equipado. Foi remotorizado com 1 Diesel MAK com 1.900 HP a 300 rpm. As arqueações passaram para 1.605,64 tab e 1.051,32 tal e a capacidade passou a ser de 21.233 quintais. Custo da transformação foi de 24.659.426\$00. Foi registado em Aveiro em 28 de Fevereiro de 1969 com o número A-1963-N. Quando voltou a pescar era o melhor arrastão da frota³⁶⁵. Realizou a primeira campanha, em 1969, após reconstrução, capitaneado por Duarte Pinto de Almeida. Em 1973, passou para 380 toneladas de congelados. Regressou da última viagem em 17 de Dezembro de 1990. Foi registado como auxiliar local em 28 de Dezembro de 1990 e com o número A-2344-AL. Foi abatido à frota em 23 de Janeiro de 1991³⁶⁶. Foi adquirido por uma empresa do Panamá, com o mesmo nome (20533-LP). Apresentava-se em 1994 bem pintado com as cores da Empresa de Pesca Silva Vieira e com o nome de *Santa Princesa* (Pa) FN 94291. Em 2001, estava imobilizado no porto de Aveiro pintado com as cores doutra empresa. Foi abatido em 2003.



Foto 89. Águas Santas, entra no Tejo, vindo do estaleiro construtor. Bacalhoeiros.

³⁶⁴ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fls 17 e 43.

³⁶⁵ *Jornal do Pescador*, Abril 1969, pp 35-40.

³⁶⁶ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 99.

Comandante Tenreiro (1949), Groenlândia (1974-1984)

Arrastão de aço construído nos Estaleiros Navais do Mondego na Figueira da Foz, em 1949, construção nº5, para Lusitânia, Companhia Portuguesa de Pesca, pelo custo de 16.500 contos. O navio foi começado a construir em 6 de Março de 1947 e foi lançado à água em 12 de Maio de 1949³⁶⁷. Foi registado na Figueira da Foz em 9 de Julho de 1949, com o nome de ***Comandante Tenreiro***, com o número FF-11-N e com o indicativo CSOV³⁶⁸.

O navio tinha 1.244,90 tab, 650,24 tal e 1.200 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 65,80 metros, 71,42 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,03 de boca, 5,02 de pontal e 5,22 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Diesel Burmeister & Wain, tipo 635VF62, com o nº 4.431, fabricado em 1948, de 6 cilindros e com a potência de 1.200 HP a 330 rpm. Com uma hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós. Dispunha de tanques para 355 tons Diesel Oil e capacidade para 1.321,7 m³ peixe salgado, ou sejam 18.105 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1949, capitaneado por Manuel Simões Ré. Foi o primeiro arrastão equipado com radar.

Em 26 de Dezembro de 1968, após o fecho da borda de bombordo e alteração dos alojamentos, as arqueações passaram a ser 1.401,98 tab e 741,08 tal. Em 1972? teve o parque do tratamento do pescado fechado

Regressou da última viagem em 23 de Dezembro de 1973, com avarias, por ter sofrido em violento temporal.

Foi parcialmente reparado em Aveiro, ficando a aguardar uma modernização. Negligenciado pelo armador e sem tripulação, ficou a enferrujar no porto de Aveiro, não voltando a navegar³⁶⁹.

Em 8 de Novembro de 1974, passou a denominar-se ***Groenlândia***, conforme nota da D. M. Mercante³⁷⁰. Rebocado para Lisboa, foi em 21 de Novembro de 1983 aí registado em nome de Baptista & Irmão, para efeitos de demolição, com o número LX-73-N. Foi considerado demolido em 12 de Abril de 1984³⁷¹.



Foto 90. Comandante Tenreiro, nos bancos, anos cinquenta. Bacalhoeiros.

³⁶⁷ PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 2, pp 175 e 215,

³⁶⁸ Jornal do Pescador, Maio 1949, pp 20-25.

³⁶⁹ Jornal do Pescador, Fevereiro 1976, pp 9-10.

³⁷⁰ *Livro de Registos nº 5*, Capitania do Porto da Figueira da Foz, fl 131.

³⁷¹ *Livro de Registos nº 31*, Capitania do Porto de Lisboa, fls 19-21.

Estevão Gomes (1950-1986)

Arrastão de aço construído no estaleiro T. Van Duijvendijk's Scheepswerf em Lekkerkerk, Holanda, em 1950, para a SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau. Custou 14.427 contos. Foi registado em Lisboa em 28 de Abril de 1950, com o nome ***Estevão Gomes***, com o número LX-34-N e com o indicativo CSPB. O casco tinha de comprimento 65,68 metros, 71,34 de comprimento ff, 65,63 entre pp, 11,04 de boca, 5,15 de pontal e 5,14 de calado. O navio tinha 1.284,21 tab, 651,69 tal e 1.580 tm de porte bruto. Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, tipo TMAS396, nº 1.185, fabricado em 1950, com 8 cilindros e 275 rpm. Com a potência de 1.100 HP e com um hélice de 4 pás, o navio atingia a velocidade de 12 nós. Dispunha de tanques para 436 m³ de Diesel Oil e capacidade para 1.421,3 m³ de peixe salgado, ou sejam 19.470 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1950, capitaneado por Mário Santos Redondo.

Foi alterado, teve a o arrasto a BB suprimido e a borda fechada. Em 2 de Janeiro de 1965, foi registada a alteração do aparelho motor, que passou para um Diesel marca Werkspoor-Sulzer, Tipo TMAS398, equipado com sobrealimentação, com o nº 2625, fabricado em 1963 com 8 cilindros e 275 rpm. Com a potência de 1.700 HP e com um hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós³⁷². As arqueações passaram a ser 1.265,19 tab, 645,15 tal. Foi fechada a cobertura de trabalho e modificada a casa do leme. Em 19 de Janeiro de 1973 foram averbadas as arqueações 1.441,56 Tab e 856,97 Tal³⁷³. Em 1984, foi fretado à Solseca para pescar bacalhau no mar de Behring. O navio partiu em 22 de Março de 1984. Em 17 de Agosto de 1984, cessou a ligação com a Solseca. Foi obtida uma licença para uma joint-venture com um US partner, a Profish Alaska Inc. Começou a pescar em 20 de Outubro. Problemas com licenças de pesca e dívidas não pagas, o navio foi arrestado em Dutch Harbor. Tripulação foi abandonada, os últimos 48 homens só foram repatriados 4 meses depois³⁷⁴.

Em 15 de Dezembro de 1986 foi vendido à Sociedade Caribbean Seafood Corporation, NV (Antilhas Holandesas), como ***La Poncena***, no Alasca. Em 1990, passou a ser o ***Alaska Daydream*** da Alaska Cod Inc. Foi considerado abatido em Outubro de 1992³⁷⁵.

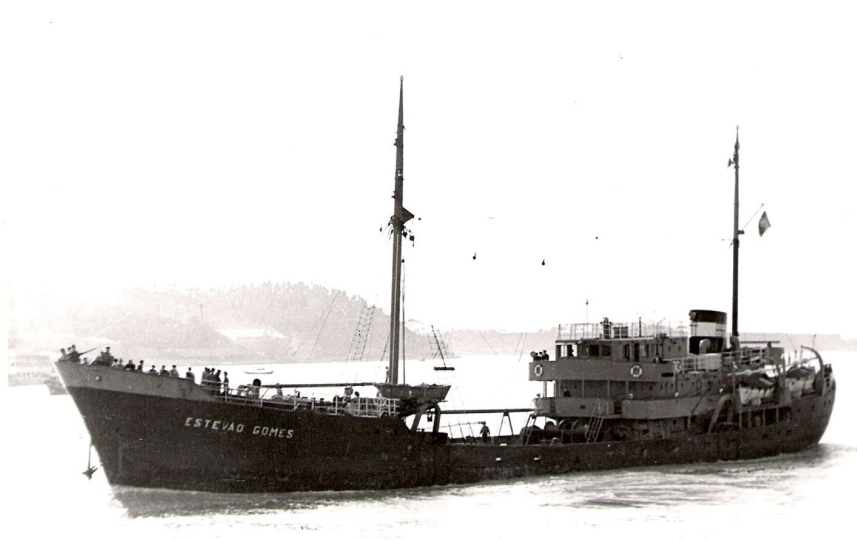


Foto 91. *Estevão Gomes*, pouco tempo depois de chegar a Portugal. Bacalhoeiros

³⁷² Não foi encontrado o paradeiro do motor original. Ver nota de rodapé nº 163.

³⁷³ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fls 19.

³⁷⁴ Arquivo ADAPLA, Correspondência recebida, Pasta ***Estevão Gomes***, MMI.

³⁷⁵ <http://www.miramarshipindex.org.nz/>

David Melgueiro (1951-1992)

Arrastão de aço, construído no estaleiro T. Van Duijvendijk's Scheepswerf em Lekkerkerk, Holanda, em 1951, para SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau, pelo custo de 20.130.604\$00. Foi registado em Lisboa em 15 de Maio de 1951, com o nome de **David Melgueiro**, com o número LX-35-N e com o indicativo CSPH³⁷⁶. O navio tinha 1.710,09 tab, 1.087,18 tal e 2.040 tm porte bruto. O casco tinha de comprimento 73,89 metros, 80,14 de comprimento ff, 11,84 de boca, 5,62 de pontal e 5,50 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, Tipo TNAS 398, como nº 1.186, fabricado em 1950 com 8 cilindros e com a potência de 1.185 HP e 275 rpm. Com um hélice o navio atingia a velocidade de 12 nós. Disponha de tanques para 390 m3 de Diesel Oil e capacidade para 2.041,7 m3 de peixe salgado, ou sejam 27.969 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 73 outros tripulantes.

Era o Maior arrastão do mundo, só ultrapassado pelos navios de arrasto pela popa, mas não todos. Foi o primeiro arrastão sem arcos de arrasto, nem patesgas para arrastar por bombordo.

Realizou a primeira campanha em 1951 capitaneado por Emílio Carlos de Sousa. O seu tamanho foi sempre um inconveniente por ser difícil atingir a máxima carga. Em 1953 bateu o record das capturas com 1.612 toneladas numa só campanha. Considerado submotorizado, foi comprado um novo motor. Foi remotorizado com um Diesel Fairbanks Morse, fabricado em 1957, com 1.600 HP a 300 rpm, teve a borda fechada a bombordo e aumento dos alojamentos. As alterações foram averbadas a 19 de Fevereiro de 1959 e passaram a ser 1.689,28 tab, 1.002,47 tal e 2.210 tm de porte bruto. O motor original foi instalado no navio de pesca à linha **Nossa Senhora da Victória**, da SNAB, então em construção. Teve o parque de tratamento do peixe fechado conforme plano de 1975. As alterações foram averbadas em 5 de Junho de 1975 e as arqueações

passaram a ser 1.845,61 tab e 1.160,82.

Em 8 de Setembro de 1982, foi registado como totalmente congelador, após fabricos na SRN aonde teve os porões equipados com serpentinas para congelados³⁷⁷.

Em 18 de Dezembro de 1982, foi registado na pesca do largo e a 26 de Março de 1992, foi considerado demolido, em La Lagoa, Vigo para onde foi rebocado³⁷⁸.



92. *David Melgueiro*, no porto de Aveiro a 1 de Novembro de 1987. O maior arrastão do mundo. A cábreia de vante é característica deste navio e permitia sacadas de 5 toneladas. RM.

³⁷⁶ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fls 20.

³⁷⁷ *Livro de Registos nº 31*, Ibidem, fls 7/9.

³⁷⁸ *Livro de Registos nº 33*, Ibidem, fls 61/63.

Bissaya Barreto (1951-1993)

Arrastão de aço construído nos Estaleiros Navais do Mondego na Figueira da Foz, em 1951, construção nº8, para Lusitânia, Companhia Portuguesa de Pesca, pelo custo de 16.500 contos. O navio foi lançado à água em 24 de Março de 1951³⁷⁹. Foi registado na Figueira da Foz em 18 de Junho de 1951, com o nome de **Bissaya Barreto**, com o número FF-12-N e com o indicativo CSPN.

O navio tinha 1.231,76 tab, 639,66 tal e 1.200 tm de porte bruto.

O casco tinha de comprimento 65,83 metros, 71,42 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,03 de boca, 5,02 de pontal e 5,22 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Diesel Burmeister & Wain, tipo 635VF62, nº 4.806, fabricado em 1950, de 6 cilindros e com a potência de 1.200 HP a 330 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós.

Disponha de tanques para 355 tons Diesel Oil e capacidade para 1.309,4 m³ de peixe salgado, ou sejam 17.936 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1951, capitaneado por Manuel Simões Ré.

Em 7 de Fevereiro de 1968, após o fecho da borda de bombordo e alteração dos alojamentos, as arqueações passaram a ser 1.390,22 tab e 726,05 tal.

Em 1972? teve o parque do tratamento do pescado fechado.

Foi registado em nome de Parceria Marítima Esperança em 18 de Dezembro de 1981, após compra por 34.500 contos em Outubro de 1981.

Em 22 de Dezembro de 1986, foi registado com auxiliar local e recebeu o número FF-117-AL³⁸⁰. Foi demolido em 1993?.

Existiu um navio motor de pesca à linha de madeira construído na Figueira da Foz, em 1943, para o mesmo armador e com o mesmo nome. Foi quase destruído por um incêndio em 1950. Após ter sido vendido, foi reconstruído e navegou até 1973,, quando naufragou após incêndio, como **Rio Antuã**³⁸¹.



Foto 93. Arrastão *Bissaya Barreto* da Parceria Marítima Esperança, no Canal da Mancha, a caminho da Islândia para carregar bacalhau. FotoFlyte.

³⁷⁹ Jornal do Pescador, Fevereiro 1951, p 14.

³⁸⁰ *Livro de Registos nº 5*, Capitania do Porto da Figueira da Foz, fl 132.

³⁸¹ *Livro de Registos nº 5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 89.

João Martins (1952), Nuno Filipe (1982), Rio Cabril (Pa) (1990-1995?)

Arrastão de aço construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 5), em 1952, para SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau pelo custo de 10.700. contos, equipado foi avaliado em 24 mil contos. Foi registado em Lisboa em 18 de Julho de 1952, com o nome de ***João Martins***, com o número LX-37-N e com o indicativo CSNJ. Tinha sido contratada a sua construção em 4 de Julho de 1947, ao estaleiro Eureka Iron Works, de Newburgh, E.U. A., nas foi transferida para Portugal. O navio tinha 1.264,06 tab, 648,94 tal e 1.509 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 66,00 metros, 71,19 de comprimento ff, 64,00 entre pp, 11,07 de boca, 5,01 de pontal e 5,16 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Cooper-Bessemer, tipo LS8-DR, com o nº3978, fabricado em 1951, de 8 cilindros e com a potência de 1.000 HP a 300 rpm. Com um hélice de 3 pás, o navio atingia a velocidade de 12 nós.

Disponha de tanques para 430 m³ de Diesel Oil e capacidade para 1.309,4 m³ de peixe salgado, ou seja, 17.936 quintais de bacalhau. Era tripulado por 8 oficiais e 64 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1952, capitaneado por João Simões Ré. Em 18 de Fevereiro de 1965, foram registadas as arqueações, resultantes do fecho da borda a bombordo, 1.296,14 tab e 669,35 tal. O motor passou a sobrealimentado com 1.450 HP, por esta altura. Em 20 de Novembro de 1970, foram registadas as arqueações, 1.442,70 tab e 708,01 tal, resultante do fecho do parque do tratamento do peixe, a escala foi automatizada, recebeu uma máquina de filetar e um armário de congelação³⁸². Foi construído um porão frigorífico na parte de vante do porão de vante para 60 toneladas de congelados³⁸³. Em 20 de Julho de 1982, António Conde & C^a Lda registou-o com o nome de ***Nuno Filipe***. Em 1985, foi transformado em semi-congelador, com as arqueações

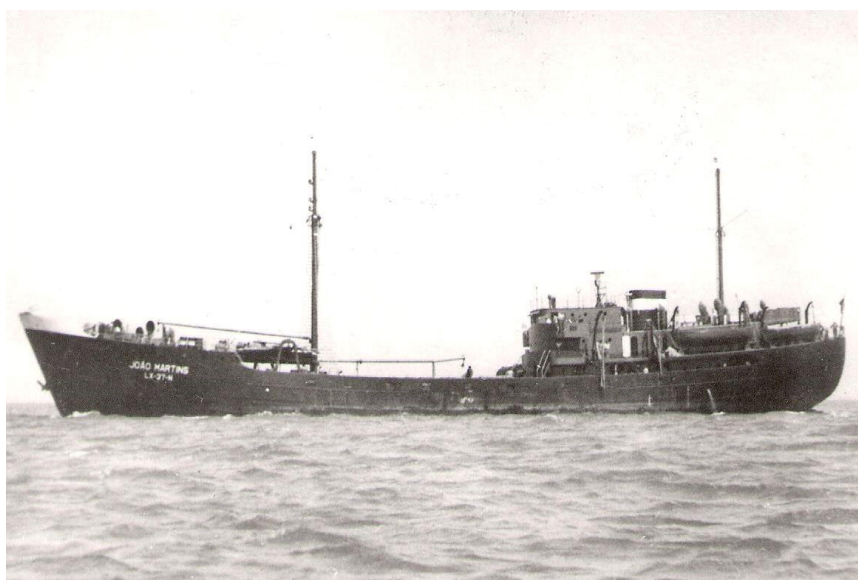


Foto 94. *João Martins*, acabado de construir. O casario está pintado de amarelo escuro. Apesar de ser o último arrastão construído do grupo inicial, não foi seguramente o melhor deles. Bacalhoeiros.

1.298,98 tab, 627,36 tal e 1.554 tm de porte e 49 tripulantes. Em 30 de Dezembro de 1988, encontrando-se no porto de Aveiro, foi registado como auxiliar local e com o número LX-183-AL³⁸⁴. Em 18 de Setembro de 1990, foi vendido à North Lady-tee E.B. Marine Inc, bandeira do Panamá como ***Rio Cabril*** e com o número HP-5874, operado pela Empresa de Pesca de Aveiro. Foi abatido em 1995?

³⁸² *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 22.

³⁸³ *Jornal do Pescador*, Janeiro 1971, pp 19-21.

³⁸⁴ *Livro de Registos nº 31*, Ibidem, fl 4.

Foz do Mondego (1953), Marnita (1978-1995)

Arrastão de aço construído nos Estaleiros Navais do Mondego na Figueira da Foz, em 1951, construção nº14, para Lusitânia, Companhia Portuguesa de Pesca, pelo custo de 16.500 contos. Foi lançado à água em 28 de Dezembro de 1951³⁸⁵. Foi registado na Figueira da Foz em 9 de Abril de 1953, com o nome de ***Foz do Mondego***, com o número FF-16-N e com o indicativo CSPR³⁸⁶. O navio tinha 1.247,05 tab, 624,96 tal e 1.200 tm de Porte Bruto.

O casco tinha de comprimento 65,99 metros, 71,65 de comprimento ff, 11,03 de boca, 5,02 de pontal e 5,22 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Burmeister & Wain, tipo 635VF62, nº 5.066, fabricado em 1952, de 6 cilindros, com a potência de 1.200 HP a 300 rpm. Com uma hélice o navio atingia a velocidade de 13 nós. Dispunha de tanques para 355 tons Diesel Oil e capacidade para 1.321,1 m3 peixe salgado, ou seja, 18.096 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 65 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1953, capitaneado por Manuel Simões Ré.

Em 3 de Março de 1969, após o fecho da borda de bombordo e alteração dos alojamentos, as arqueações passaram a ser 1.419,04 tab e 787,67 tal. Em 1972? teve o parque do tratamento do pescado fechado. Em 23 Mar 1978, foi adquirido pela Soprofil, Sociedade de Pesca Rodrigues & Filhos por 17.500 contos, tendo sido registado em Aveiro, em 4 de Abril de 1978, com o nome ***Marnita***, com o número A-2774-N³⁸⁷.

Foi transformado em navio congelador com 830 toneladas em 1979.

Em 14 de Setembro de 1992, foi registado em nome de Empresa de Pesca João Maria Vilarinho, Sucrs. S.A., por aquisição em hasta pública e com o número A-3332-N.

Em 21 de Setembro de 1995, o registo foi cancelado por perda de nacionalidade.

Foi registado em nome de Marinter, Sociedade de Pesca, Lda na República de Angola, com o número 03/9, acabando por ser demolido no porto de Aveiro, pouco depois.



Foto 95. Foz do Mondego entra em Leixões, nos anos cinquenta. Fotomar.

³⁸⁵ PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 3, pp 66-68.

³⁸⁶ *Livro de Registos nº 5*, Capitania do Porto da Figueira da Foz, fl 136.

³⁸⁷ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl. 124.

Vasco d'Orey (1961-1977)

Arrastão de aço, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 51), em 1961, para a Empresa de Pesca de Viana, pelo custo 32.000 contos. Foi encomendado a 11 de Novembro de 1959, assentou a quilha em 17 de Setembro de 1960, flutuou em 1 de Maio de 1961 e foi entregue em 30 de Junho de 1961. Foi registado em Viana do Castelo em 27 de Junho de 1961, com o nome de ***Vasco d'Orey***, com o número V-1-N e com o indicativo CUFB. O navio tinha 1.661,39 tab, 858,88 tal e 1.821 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 72,65 metros, 77,80 de comprimento ff, 12,03 de boca, 5,26 de pontal e 5,54 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca MAN, nº 405.235, fabricado em 1960, com 7 cilindros e com a potência de 1.600 CV a 300 rpm. Com um hélice de três pás de passo variável, o navio atingia a velocidade de 13 nós. Tinha capacidade para 1.707,8 m³ peixe salgado, ou sejam 23.394 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 82 outros tripulantes. Este navio, assim como o seu gémeo, foram os melhores arrastões clássicos de toda a frota bacalhoeira portuguesa³⁸⁸. Realizou a primeira campanha em 1961, capitaneado por Manuel Machado Santos.

Em 1 de Março de 1963, uma explosão na casa da extracção dos óleos dos fígados, feriu onze pescadores e obrigou a uma arribada a St. John's, de vários dias³⁸⁹.

Entre Dezembro de 1971 e Maio de 1972, foi parcialmente transformado em congelador (400 tons). Teve o parque do tratamento do peixe fechado e parcialmente automatizado. Os alojamentos foram renovados. As arqueações foram rectificadas em Outubro de 1973 e passaram a ser



1.818,43 tab e 1.086,23 tal.

Em 29 de Setembro de 1977, uma explosão na casa da máquina seguida de incêndio, quando atracado em St. John's, provocou 5 mortos³⁹⁰. O navio foi encalhado à saída do porto e posteriormente considerado perdido do navio em 7 de Outubro de 1977³⁹¹. Foi posteriormente demolido no local³⁹².

Foto 96. *Vasco d'Orey* entra em Leixões para aliviar parte da carga. Era o melhor arrastão do seu tipo em Portugal. Bacalhoeiros.

³⁸⁸ Jornal do Pescador, Junho 1961, pp 29.

³⁸⁹ Jornal do Pescador, Abril 1963, pp 17-20.

³⁹⁰ Jornal do Pescador, Novembro de 1977, p 11.

³⁹¹ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fl 33.

³⁹² MARTINS, Manuel de Oliveira, *ibidem*. pp 169-170.

Santa Maria Madalena (1961), Leone (1991-1995)

Arrastão de aço, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 52), em 1961, para a Empresa de Pesca de Viana, pelo custo 28.600 contos. Foi encomendado a 11 de Novembro de 1959, assentou a quilha em 17 de Setembro de 1960, flutuou em 4 de Setembro de 1961 e foi entregue em 10 de Novembro de 1961³⁹³. Foi registado em Viana do Castelo em 5 de Dezembro de 1961, com o nome de ***Santa Maria Madalena***, com o número V-2-N e com o indicativo CUFA. O navio tinha 1.658,8 tab, 861,5 tal e 1.821 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 72,66 metros, 77,80 de comprimento ff, 12,03 de boca, 5,26 de pontal e 5,54 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca MAN, nº 405.236, fabricado em 1960, com 7 cilindros, com a potência de 1.600 CV a 300 rpm. Com um hélice de três pás de passo variável, o navio atingia a velocidade de 13 nós. Tinha capacidade para 1.676 m3 peixe salgado, ou sejam 22.964 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 82 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1962, capitaneado por João Luís Bagão Bela³⁹⁴. Entre Junho de 1972 e Setembro de 1973, foi parcialmente transformado em congelador (400 tons). Teve o parque do tratamento do peixe fechado e parcialmente automatizado. Os alojamentos foram renovados. As arqueações foram rectificadas em Outubro de 1973 e passaram a ser 1.819,9 tab e 1.077,8 tal. Foi pedida a conversão em totalmente congelador em 29 de Agosto de 1980. Terminou a transformação, foi transformado em totalmente em congelador (1.000 tons) e foi reforçada a linha do frio. Foi abatido em 30 de Dezembro de 1990, com prémio de abate. Foi registado como auxiliar local com o número V-113-AL em 31 de Dezembro de 1990.

Em 31 de Março de 1991, foi registado no Panamá com o nome ***Leone***, com o número FN-940909 e propriedade de Naviera Ocean. Era operado pela EPV. Em 2 de Fevereiro de 1996, saiu de Viana do Castelo, capitaneado por Pedro Bola. Ao largo de Spitzbergen, em 31 de Maio de 1996 irrompeu um incêndio na casa da máquina. O navio foi abandonado e a tripulação foi recolhida pelo ***Porto Santo*** da Silva Vieira. O incêndio acabou por extinguir-se sozinho. O ***Leone III***, ex. ***Rio Lima***, chegou ao local recolheu a tripulação e rebocou o navio para Viana³⁹⁵. O navio foi demolido em Aveiro pouco depois.³⁹⁶



Foto 97. *Santa Maria Madalena*, entra em Leixões no início da sua carreira. Bacalhoeiros.

³⁹³ Jornal do Pescador, Março de 1962, pp 19/20.

³⁹⁴ ***Livro de Registos nº 6***, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fl 34.

³⁹⁵ Conforme testemunho do capitão João David Marques.

³⁹⁶ MARTINS, Manuel de Oliveira, *ibidem*. pp 167-168.

Nossa Senhora da Victória (1958), Alpes I (Pa) (1987-1992) -Arrastão desde 1961

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 39), em 1958, para a SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau pelo custo de 18 mil contos. Foi encomendado em 27 Setembro de 1956, foi começado em 9 Março 1957 e lançado a 23 Março 1958. Foi registado em Lisboa em 22 de Abril de 1958, com o nome de *Nossa Senhora da Victória*, com o número LX-48-N e com o indicativo CUEA.

O navio tinha 1.193,92 tab e 589,00 tal. O casco tinha de comprimento 61,89 metros, 67,16 de comprimento ff, 11,06 de boca, 4,90 de pontal e 4,83 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, Tipo TMAS, com o nº 1186, fabricado em 1950, de 8 cilindros, coma potência de 1.185 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 10,5 nós. Este motor foi inicialmente montado no arrastão *David Melgueiro*, até este ser remotorizado. O motor previsto era um Diesel Stork de 800 HP. Tinha capacidade para 1.205,6 m3 de peixe salgado, ou sejam 16.514 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 56 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha de 1958 como navio de pesca à linha, capitaneado por José Gonçalves Leite. Foi transformado em arrastão após a campanha de 1960. Em 31 de Agosto de 1961, foram averbadas as novas arqueações 1.174,00 Tab, 639,64 Tal e 1.284 tm de porte. Não foi alterado o motor por outro mais potente, por ter sido considerado suficiente o motor que tinha, mas foi dotado de um hélice de passo variável, por esta altura. Realizou a primeira campanha como arrastão, em 1961 capitaneado por José Nunes de Oliveira. Em 1964? Fechou a borda de BB. No final dos anos sessenta (1970?) o parque de pesca foi fechado as arqueações foram alteradas em conformidade e passaram para 1.257,34 tab, 722,98 tal e 1.240 tm de porte e dispunha de capacidade para 130 toneladas de congelados.

Em 7 de Julho de 1977 foi alterado o registo após a transformação do navio em totalmente congelador (700 toneladas) e em navio misto, para a pesca com redes de emalhar³⁹⁷. As arqueações



passaram a ser 1.255,41 tab e 702,86 tal, conforme registo em 17 de Fevereiro de 1982³⁹⁸. Em 1987 foi vendido à Challenger II, Panamá, SA, passou a ser o *Alpes I (Pa)*, com o número HP-4571 e operado pela Pascoal & Filhos. O navio passou a ter 1.157,34 tab, 360,53 tal e 1.228 tm de porte³⁹⁹. Foi abatido em 1992?

Foto 98. Arrastão *Alpes I (Pa)*, ex. *Nossa Senhora da Victória*, em Aveiro. RM.

³⁹⁷ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 33.

³⁹⁸ *Livro de Registos nº 31*, Capitania do Porto de Lisboa, pp 1/3.

³⁹⁹ Rinave, Registo de Navios, 1991.

Rio Alfusqueiro (1958), Martereza (1976-1992) -Arrastão desde 1961

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros Navais de S. Jacinto (C41), em 1958, para a Empresa de Pesca de Aveiro pelo custo de 14,9 mil contos. Foi registado em Aveiro em 29 de Março de 1958, com o nome de ***Rio Alfusqueiro***, com o número A-1266-N e com o indicativo CUEC O navio tinha 1.172,62 tab e 672,78 tal. O casco tinha de comprimento 61,57 metros, 67,35 de comprimento ff, 11,06 de boca, 4,90 de pontal e 4,81 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Werkspoor, Tipo TMAS 396, fabricado em 1956, de 6 cilindros, com a potência de 820 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 9,5 nós. Tinha capacidade para 1.420,6 m³ de peixe salgado, ou sejam 17.431 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 76 outros tripulantes⁴⁰⁰. Realizou a primeira campanha de 1958 como navio de pesca à linha, capitaneado por David Calão Marques.

Foi transformado em arrastão nos Estaleiros de S. Jacinto, após a campanha de 1960. O motor foi equipado com sobrealimentação, passando a dispor de 1.375 HP e foi equipado com um hélice de passo variável. A tripulação passou a ser de 62 tripulantes. Em 31 de Agosto de 1961, foi realizado novo registo onde foram averbadas as arqueações de 1.172,36 tab, 696,95 tal, a capacidade passou a ser de 15.018 quintais e o número passou a ser A-1506-N⁴⁰¹. Primeira campanha como arrastão efectuou-se, em 1961, capitaneado por Adriano Agualuza Nordeste.

Em 2 de Setembro de 1974, foi registado em nome de A. João da Silva & Companhia, Lda, de Lisboa, após venda, com as arqueações de 1.266,84 e de 791,42 tal.⁴⁰² A 11 de Outubro de 1976, a propriedade passou para Soprofil, Sociedade de Pesca Rodrigues & Filhos, Lda, com o nome ***Martereza***. Em 1977 foi equipado com um porão para congelados de 370 toneladas, teve o parque de pesca fechado e automatizado e estava previsto ser transformado em navio misto, redes de emalhar e arrasto, mas o projecto não foi terminado⁴⁰³.

A 9 de Abril de 1990 foi registado em nome de Almourol, Sociedade de Pescas, Lda, após aquisição judicial e com o número A-3301-N. O registo foi cancelado, em 4 de Março de 1992, por ter sido demolido em Aveiro.

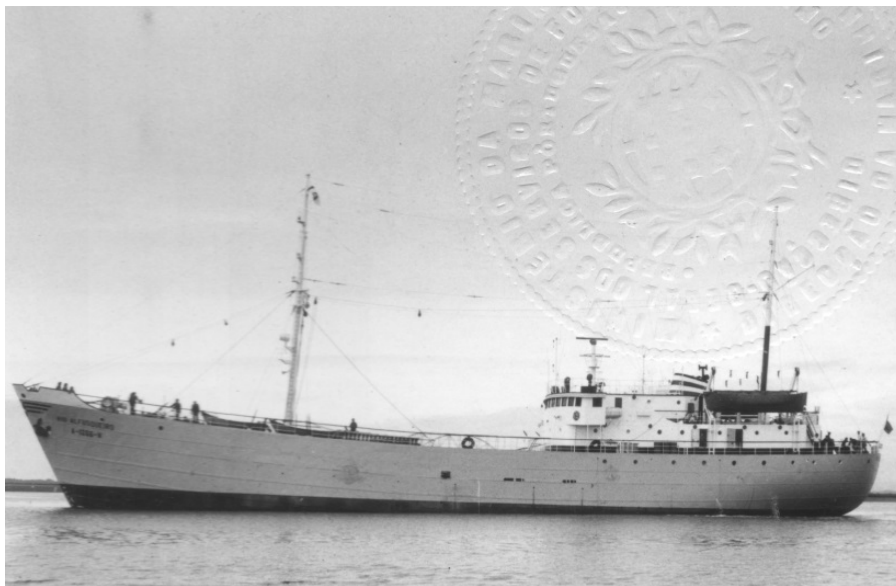


Foto 99. *Martereza*, com as cores da Soprofil, em 1977, transformado em congelador, não foi equipado para operar com redes de emalhar. Bacalhoeiros.

⁴⁰⁰ *Livro de Registos n.º5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 80.

⁴⁰¹ *Idem*, Ibidem, fl 87.

⁴⁰² *Idem*, Ibidem, fl 111.

⁴⁰³ Plano geral do ***Martereza***, Soprofil, transformação em polivalente, Des. n.º 1, 21/Dez/1978, ENSJ.

Rio Lima (1952), Leone III (Pa)(1988-1995)-Arrastão desde 1962

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 11), para EPV, Empresa Pesca da Viana. Custou 16.000.000\$00. Flutuou em 26 de Abril de 1952. Foi registado em Viana do Castelo em 28 de Abril de 1952, com o nome de ***Rio Lima***, com o número V-9-N e com o indicativo CSPA.

O navio tinha 1.447,43 tab e 706,09 tal. O casco tinha de comprimento 62,00 metros, 67,14 de comprimento ff, 11,06 de boca, 5,94 de pontal e 4,84 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel Werkspoor, tipo TMAS 396, nº 1.367, fabricado em 1951, de 6 cilindros, com a potência de 820 HP a 275 rpm e com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós.

Disponha de tanques para 190 tons Diesel Oil e capacidade para 1.395,8 m3 de peixe salgado, ou sejam 19.120 quintais de bacalhau. O navio era tripulado por 21 tripulantes e 79 pescadores.

Realizou a primeira campanha em 1952 como navio de pesca à linha, capitaneado por Joaquim da Graça Águaluza.

Foi transformado em arrastão após a campanha de 1961.

O motor foi equipado com sobrealimentação, passando a fornecer 1.260 HP para 12 nós. As arqueações passaram a ser, 1395,28 tab, 638,82 tal, 1220 tm de porte bruto e 69 tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1962 como arrastão, capitaneado por José Gonçalves Bilelo.

Foi transformado em navio misto, arrastão no Inverno e pesca com redes de emalhar com lanchas no Verão. Foi equipado também como totalmente congelador com 835 toneladas pela mesma data 1984⁴⁰⁴.



Em 19 de Maio de 1988, foi registado como auxiliar local.

Em 23 de Novembro de 1988, foi registado no Panamá, como ***Leone III***, propriedade da Naviera Ocean e com o número 18599-L, operado pela EPV.

Foi enviado para Aveiro demolição em 13 de Julho de 1995⁴⁰⁵.

Foto 100. Navio-misto Arrastão *Rio Lima*, em Lisboa. O navio está a operar como arrastão, não tem lanchas, mas tem as portas do arrasto. LMC.

⁴⁰⁴ *Livro de Registos nº 6*, Capitania do Porto de Viana do Castelo, fls. 31.

⁴⁰⁵ MARTINS, Manuel de Oliveira, *Viana do Castelo e a Pesca do Bacalhau*. pp 160-161.

Sam Tiago (1955-1986) -Arrastão desde 1962

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 22), para SNAB, Sociedade Nacional dos Armadores do Bacalhau. Custou 15.400.000\$00. Foi registado em Lisboa, em 25 de Abril de 1955, com o nome de ***Sam Tiago***, com o número LX-41-N e com o indicativo CUDG.

O navio tinha 1.183,73 tab e 539,71 tal. O casco tinha de comprimento 62,01 metros, 67,19 de comprimento ff, 11,07 de boca, 4,90 de pontal e 4,84 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel Mirrless, tipo HFRT8, com o nº 5888/42, fabricado em 1942, de 8 cilindros, com a potência de 950 HP a 250 rpm e com um hélice, o navio atingia a velocidade de 11 nós. Este motor estava inicialmente montado no arrastão ***Pedro de Barcelos***, mas revelou-se fraco e pouco fiável, o que levou à sua substituição em 1953.

Tinha capacidade para 1.269,7 m3 de peixe salgado, ou sejam 17.393 quintais de bacalhau. O navio era tripulado por 7 oficiais e 94 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1955 como navio de pesca à linha, capitaneado por José Gonçalves Leite. Foi transformado em arrastão em Viana, após a campanha de 1961. Foi remotorizado com um motor Diesel marca MAK, tipo MAV582AK, com o nº 10.778, fabricado em 1961, com 8 cilindros e 300 rpm. Com a potência de 1.540 HP e um hélice o navio atingia a velocidade de 14 nós.

O registo foi alterado em 1 de Julho de 1962 e as arqueações passaram a ser 1.165,01 tab, 638,92 tal e 1288 tm de porte e com 67 tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1962 como arrastão, capitaneado por Eduardo Martins Santos⁴⁰⁶.

Foi comprado por 21.824.000\$00 pela Parceria Marítima Esperança e feito o registo a 5 de Dezembro de 1969, com o número LX-63-N⁴⁰⁷.

Foi registado como auxiliar local em 29 de Dezembro de 1986 e como o número LX-178-AL⁴⁰⁸. Passou alguns anos no porto de Aveiro imobilizado. Não foi possível encontrar o registo da demolição.



Foto 101. *Sam Tiago*, no porto de Aveiro, em 10 de Setembro de 1988, inactivo a desfazer-se em ferrugem. Em 1993, o navio continuava no mesmo local. RM.

⁴⁰⁶ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 26.

⁴⁰⁷ *Idem*, Ibidem, fl 48.

⁴⁰⁸ *Livro de Registos Auxiliar Local AL-1*, Ibidem, pp. 181.

Lousado (1954), Navegante (1966), Silvestre Vieira (1988), Navegante (1991-1992) - Arrastão desde 1962

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (C 21), em 1954, para a PESCAL-Empresa Comercial e Industrial de Pesca SARL, pelo custo de 15.246.600\$00, equipado foi avaliado em 20 mil contos. Foi registado em Lisboa em 15 de Maio de 1954, com o nome de **Lousado**, com o número LX-40-N e com o indicativo CSML. O navio tinha 1.176,95 tab e 599,35 tal. O casco tinha de comprimento 62,04 metros, 67,12 de comprimento ff, 11,07 de boca, 4,90 de pontal e 4,87 de calado. Estava equipado com um motor Diesel, marca Carels, com o nº 7.837, fabricado em 1953, de 7 cilindros, com a potência de 820 HP a 300 rpm. Com 1 hélice de três pás, o navio atingia a velocidade de 12 nós.

Tinha capacidade para 1.246,58 m3 peixe salgado, ou sejam 17.076 quintais de bacalhau. Era tripulado por 7 oficiais e 96 outros tripulantes. Realizou a primeira campanha em 1954, capitaneado por Asdrúbal Capote Teiga.

Ensaia a pesca à linha com lanchas de 2 pescadores, em vez de dórís nas campanhas de 1959 e 60, sem grande sucesso e sem grande entusiasmo⁴⁰⁹. Foi transformado em arrastão após a campanha de 1960. Foi remotorizado com 1 Diesel Sulzer, tipo 7/TAQ36, nº 50.055, fabricado em 1961, com a potência de 1.820 HP a 300 rpm para 12 nós, este motor tinha sido comprado para remotorizar o **Pádua**. Alterado o registo em 25 de Junho de 1962, para 1.149,11 tab, 576,30 tal, 1.307 tm de porte bruto e 73 tripulantes. A sua primeira campanha como arrastão realizou-se em 1962, capitaneado por Manuel Lourenço Catarino, sendo imobilizado em 1966, na sequência da falência da PESCAL⁴¹⁰. Em 27 de Dezembro de 1966, foi registado em Aveiro em nome de João Maria Vilarinho, Sucessores, Lda, como o **Navegante**, com o número A-1847-N e indicativo CUFI e em 1967 fez duas campanhas. Tinha sido adquirido por 18.120 contos à PESCAL e estava hipotecado ao FRAIP, por 5.330.881\$40. Em 12 de Janeiro de 1987, foi registado em nome de João Maria Vilarinho, Sucrs. SA, conforme escritura de 13 de Agosto de 1982. Em 7 de Março

de 1988, o seu nome foi alterado, passando a **Silvestre Vieira** da Sociedade de Pesca Silva Vieira, Lda. Em 13 de Fevereiro de 1991, foi registado em nome de Indústria Aveirense de Pesca, com o número A-3309-N e com o nome **Navegante**, fez duas viagens e foi abatido. Em 4 Março 1992 o registo foi cancelado por ter sido demolido⁴¹¹.



Foto 102. Pormenor do casario do **Navegante**, ex. **Lousado**. Bacalhoeiros.

⁴⁰⁹ *Pesca do bacalhau por um novo sistema*, «Jornal do Pescador», Junho de 1959, pp 39-40.

⁴¹⁰ *Livro de Registo da Pesca Longínqua (N-1)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 25.

⁴¹¹ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 95.

João Ferreira (1956-1997) - Arrastão desde 1962

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros Navais de S. Jacinto (C26), para Industria Aveirense de Pesca, Lda. em 1956, pelo custo de 15.400 contos. Foi registado em Aveiro, em 20 de Junho de 1956, com o nome de ***João Ferreira***, o número A-1163-N e com o indicativo CUDP.

O navio tinha 1.165,00 tab e 545,34 tal. O casco media de comprimento 61,57 metros, 67,36 de comprimento ff, 11,02 de boca, 4,90 de pontal e 4,80 de calado.

Estava equipado com um motor Diesel MAN, tipo G7V40/60, fabricado em 1955, de 6 cilindros e com a potência de 840 HP a 275 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 9 nós.

Tinha capacidade para 1.292,3 m³ de peixe salgado, ou sejam 17.702 quintais de bacalhau. O navio era tripulado por 7 oficiais e 94 outros tripulantes.

Realizou a primeira campanha em 1956 como navio de pesca à linha, capitaneado por Carlos Augusto de Castro ⁴¹².

Foi transformado nos Estaleiros de S. Jacinto, em arrastão após a campanha de 1961 de acordo com o despacho ministerial de 30 de Novembro de 1961. O motor foi dotado de sobrealimentação e passou a fornecer 1.460 HP. A transformação custou 4.950 contos. Foi alterado o seu registo para arrastão em 21 de Agosto de 1962, as arqueações passaram a ser 1.085,58 tab, 539,79 tal e 1.432 tm de porte bruto e recebeu o número A-1581-N. Realizou a primeira campanha como arrastão em 1962, capitaneado por Joaquim Marques Bela.

Em 10 de Janeiro de 1969, foi de novo arqueado, passando a ter 1.188,59 tab e 642,79 tal, após o fecho do parque da pesca.

Em 22 de Dezembro de 1980, foi registado em nome de Santanas & Ferreira, Lda., após ter sido adquirido por 43 mil contos. O número de registo passou a ser A-3059-N⁴¹³.

Em 28 de Fevereiro de 1984, foi registado em Ponta Delgada, com o mesmo nome e proprietário e com o número PD-452-N.

O navio foi penhorado em 21 de Novembro de 1989, pela Fazenda Nacional, por 3 mil contos ⁴¹⁴.

Em 30 de Julho de 1993, foi registado em Aveiro, em nome de Sociedade de Pesca Novo Horizonte, Lda e com o número A-3360-N. O registo foi cancelado em 9 de Janeiro de 1997, por ter sido demolido em Aveiro⁴¹⁵.

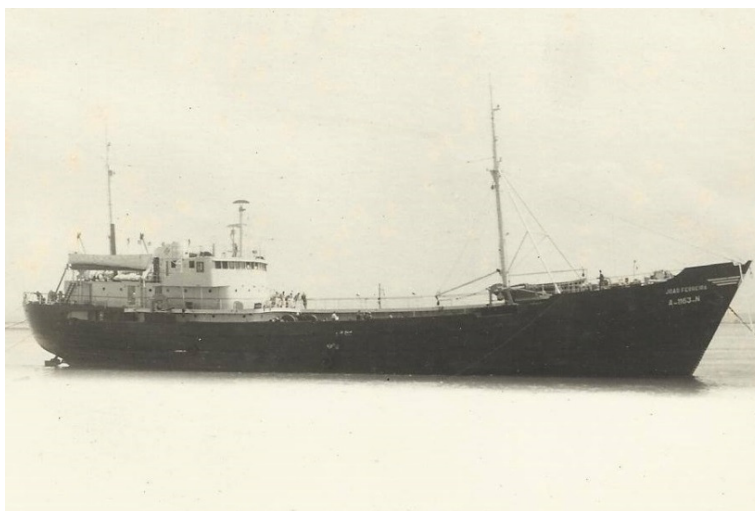


Foto 103. Arrastão *João Ferreira* depois de transformado. Bacalhoeiros

⁴¹² *Livro de Registos n°5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 76.

⁴¹³ *Idem*, Ibidem, fl 88.

⁴¹⁴ *Livro de Registos n°5*, Capitania do Porto de Ponta Delgada, fl 9.

⁴¹⁵ *Livro de Registos n°5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 131.

Senhora do Mar (1952), Leone IV (Pa) (1990-1994) - Arrastão desde 1963

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros da Companhia União FAbriL, Lisboa (C 147), em 1952, para Mariano & Silva, Lda, pelo custo de 7.750 contos. Equipado, foi avaliado em 13 mil contos. Foi registado em Lisboa em 16 de Maio de 1952, com o nome ***Senhora do Mar***, com o número LX-36-N e com o indicativo CSAS. O navio tinha 1.177,36 tab, 658,60 tal e 1.395 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 61,78 metros, 66,67 de comprimento ff, 11,03 de boca, 4,83 de calado e 4,72 metros de calado. Estava equipado com um Diesel MAK, tipo MSV581, fabricado em 1951, de 6 cilindros, com a potência de 750 HP a 300 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 10 nós. Dispunha de tanques para 217,6 tons de Diesel Oil e capacidade para 1.281,7 m³ de peixe salgado, ou sejam 17.557 quintais de bacalhau. O navio era tripulado por 6 oficiais e 79 outros tripulantes ⁴¹⁶. Em 20 de Novembro de 1952, foi registado no porto do Douro com o número P-782-N. Realizou a primeira campanha em 1952 como navio de pesca à linha, capitaneado por Joaquim Agonia da Silva. Durante as cheias no rio Douro, em 1961, encalhou na margem Norte sofrendo avarias. Reparou as avarias e foi transformado em arrastão, não participando na campanha de 1962. Foi remotorizado com um motor Diesel marca MAK, tipo MSC582AK, nº 10.811, fabricado em 1961, de 6 cilindros, com a potência de 1.380 HP a 300 rpm e um hélice, o navio atingia a velocidade de 12 nós. As arqueações passaram a ser 1.161,23 tab e 629,29 tal. Primeira campanha como arrastão em 1963⁴¹⁷. Foi comprado pela Empresa de Pesca Ribau, Lda. por 20 mil contos em 13 de Novembro de 1969. Foi registado em Aveiro em 24 de Novembro de 1969, com o número A-2036-N. Em 5 de Setembro de 1979, a hipoteca de 7 mil e 800 contos foi totalmente cancelada. Foi comprado pela Empresa de Pesca de Lavadores por 51 mil contos em 18 de Outubro de 1979 e foi registado em 4 de Janeiro de 1980, com o número A-2972-N. Após compra por 57 mil contos, em 9 de Setembro de 1981, foi registado em nome de Sociedade de Pesca Luso-Brasileira, Lda, com o



Foto 104. *Senhora do Mar*, em Halifax. A 30 de Maio de 1984, com as cores da Sociedade de Pesca Luso-Brasileira. Foto MacKay.

número A-3107-N⁴¹⁸. Em Fevereiro de 1987 foi adquirido pela Empresa de Pesca de Viana e registado em 9 de Junho de 1987 em Viana com o número V-11-N. Apenas realizou 2 viagens, depois foi imobilizado. Foi registado no Panamá, como ***Leone IV***, propriedade da Naviera Ocean, em Janeiro de 1990, não tendo voltado a navegar. Vendido para sucata a 30 de Abril de 1994, foi desmantelado em Gijón⁴¹⁹.

⁴¹⁶ *Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-I)*, Capitania do Porto de Lisboa, fl 21.

⁴¹⁷ *Livro de Registos nº 9 KK*, Capitania dos Portos do Douro, fl 52.

⁴¹⁸ *Livro de Registos nº5*, Capitania do Porto de Aveiro, fls 100, 127 e 133.

⁴¹⁹ MARTINS, Manuel de Oliveira, *Ibidem*. p 171.

Capitão João Vilarinho (1952), Simão Cunha (1987), Lugalpesca (1999), Perlon (Mo)? - Arrastão desde 1974

Navio-motor de aço para a pesca à linha, construído nos Estaleiros Navais do Mondego (C22), Figueira da Foz para João Maria Vilarinho, Lda. Custou 7 mil e 750 contos. Foi lançado a 11 de Março de 1952 e registado na Figueira da Foz em 24 de Maio de 1952, com o nome **Capitão João Vilarinho**, com o número FF-15-N e com o indicativo CSPT. O navio tinha 1.187,13 tab, 657,26 tal e 1.395 tm de porte bruto. O casco tinha de comprimento 61,68 metros, 66,70 de comprimento ff, 60,30 entre pp, 11,03 de boca, 4,83 de pontal e 4,72 de calado. Estava equipado com um motor Diesel MAK, tipo SU581, com o nº 10.516. fabricado em 1951, de 6 cilindros e com a potência de 750 HP a 300 rpm. Com um hélice, o navio atingia a velocidade de 9 nós. Disponha de tanques para 150 tons Diesel Oil e capacidade para 1304,1 m3 de peixe salgado, ou sejam 17.865 quintais. O navio era tripulado por 8 oficiais e 92 outros tripulantes⁴²⁰.

Realizou a primeira campanha em 1952, capitaneado por Elias Andrade Bilhau. Em 11 de Fevereiro de 1955 foi registado em Aveiro, com o número A-1077-N⁴²¹. Após a campanha de 1970, autorizado em 1 de Julho de 1970, foi transformado em arrastão. Só foi terminado 4 anos depois. Em 24 de Outubro de 1974 foi alterado o registo para arrastão com o número A-2322-N⁴²², com 1.287,28 tab, 766,97 tal e 1.288 tm de porte. O navio foi remotorizado com um Diesel Nohab Polar, fabricado em 1971, com o nº 2.106, de 2.100 HP e 750 rpm. A velocidade aumentou para 16 nós e tripulação passou para 67. Partiu para a primeira campanha como arrastão em 12 de Dezembro de 1974. Em 13 de Agosto de 1982, o proprietário passou a ser Empresa de Pesca, João Maria Vilarinho, Sucrs, S.A. Em 26 de Novembro de 1987, foi registado em nome da Sociedade de Pesca Ferreira da Cunha, Lda, com o nome **Simão Cunha**, com o código A-3267-N e com 1.185,30 tab e 621,16 tal. Em 11 de Outubro de 1988, foi registado em Lisboa na pesca do largo, em nome de FRAPEC, Farinhas e Oleos de Peixe, Lda e com o código LX-79-N. A 11 de Novembro de 1992 o proprietário passou a FRAPEC, Pesca e Comercialização, S.A. Em 8 de Julho de 1998, foi registado em nome de Luso Galaica de Pesca, Lda⁴²³. Em 21 de Setembro de 1999, foi registado em Viana do Castelo, com o nome de **Lugalpesca** e com o número V-20-N. Mais tarde perdeu a nacionalidade e passou a **Perlon** com bandeira da Mongólia. Continua a pescar com outras artes.



Foto 105. Arrastão Capitão João Vilarinho, acabado de transformar em arrastão. Bacalhoeiros.

⁴²⁰ *Livro de Registos nº 5*, Capitania do Porto da Figueira da Foz, fl 135.

⁴²¹ *Livro de Registos nº 5*, Capitania do Porto de Aveiro, fl 71.

⁴²² *Idem*, ibidem, fl 114.

⁴²³ *Livro de Registos nº 33*, Capitania do Porto de Lisboa, pp 16/18, 112/113 e 122/133.

Apêndice 11- *Lista dos arrastões pertencentes a armadores portugueses*

Ver o historial detalhado de cada navio, na página indicada à frente de cada nome.

<i>Águas Santas</i>	137	Lugalpesca ver Cap.o Vilarinho	153
Aida Peixoto ver Pádua	128	Maria de Ramos Pascoal ver J. Corte Real	125
<i>Álvaro Martins Homem</i>	124	Marnita ver Foz do Mondego	143
Alpes I ver Nossa Senhora da Vitória	146	Martereza ver Rio Alfusqueiro	147
Alpes II ver João Corte Real	125	Navegante ver Lousado	150
Amazonas (Pa) ver Santo André	136	<i>Nossa Senhora da Victória</i>	146
<i>António Pascoal</i>	131	Nuno Filipe ver João Martins	142
Árgus ver Álvaro Martins Homem	124	<i>Pádua</i>	128
Augusto Castilho ver Elite	121	<i>Pedro de Barcelos</i>	127
<i>Bissaya Barreto</i>	141	Perlon (Mo) ver Capitão João Vilarinho	153
<i>Capitão João Vilarinho</i>	123	<i>Rio Alfusqueiro</i>	147
<i>Comandante Tenreiro</i>	138	Rio Cabril (Pa) ver João Martins	142
<i>David Melgueiro</i>	140	<i>Rio Lima</i>	148
<i>Elite</i>	121	<i>Sam Tiago</i>	149
<i>Estevão Gomes</i>	139	<i>Santa Joana</i>	122
<i>Fernandes Lavrador</i>	129	<i>Santa Mafalda</i>	130
<i>Foz do Mondego</i>	143	<i>Santa Maria Madalena</i>	145
Groenlândia ver Comandante Tenreiro	138	<i>Santa Princesa</i>	123
<i>Invicta</i>	155	<i>Santo André</i>	136
<i>João Álvares Fagundes</i>	126	<i>São Gonçálinho</i>	134
<i>João Corte Real</i>	125	<i>Senhor dos Mareantes</i>	132
<i>João Ferreira</i>	151	<i>Senhora das Candeias</i>	133
<i>João Martins</i>	142	<i>Senhora do Mar</i>	152
Labrador ver Pedro de Barcelos	127	Silvestre Vieira ver Lousado	150
Leone (Pa) ver Santa Maria Madalena	145	Simão Cunha ver Capitão João Vilarinho	153
Leone III (Pa) ver Rio Lima	118	Sptizberg (Fr) ver Santa Princeza	153
Leone IV (Pa) ver Senhora do Mar	152	<i>Vasco d'Orey</i>	144
<i>Lousado</i>	150		

Esta lista inclui os navios que apesar de terem perdido a bandeira portuguesa, continuaram a pertencer a empresas controladas por armadores portugueses.

Pa-Bandeira do Panamá

Fr-Bandeira Francesa

Mo-Bandeira da Mongólia

Bibliografia

- AMAZALAK, Moses Bensabat, *A Pesca do Bacalhau*, Lisboa, Museu Comercial, 1923.
- AMORIM LOUREIRO, Carlos Gomes, *A História de um Navio “O Gil Eanes”*, Lisboa, Gabinete de Estudos das Pescas, 1956.
- ANDRIEUX, Jean Pierre, *Disasters & Shipwerks of Newfoundland and Labrador*, St. John’s, O.T.C. Press Ltd, 1996.
- ANDRIEUX, Jean Pierre, *The Great Banks*, St. John’s, Flanker Press Ltd, 2011.
- ANDRIEUX, Jean Pierre, *The White Fleet*, St. John’s, Flanker Press Ltd, 2013.
- AVEIRO, Valdemar Cravo da Cruz, 80 Graus Norte, Aveiro, Editorial Futuro, 2004, red. 2009.
- AZEVEDO, Manuel Roque, «O bacalhau na economia portuguesa», *Revista de Marinha* nº 110, Lisboa, 1982.
- BALDAQUE da SILVA, António, *Estado Actual das Pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891
- BIRKHOFF, Conrad, *The Sterntrawler - A Decade’s Development in Trawl Handling*, Modern Fishing Gear of the World 2, Food and Agricultural Organization of the World, Roma, Fishing News Ltd, 1964.
- CAMPBELL, Jack, *The Fairtry Experiment*, Edinburgh, B&W Publishing, 1995.
- CORREIA, Luís Miguel, «100 anos na pesca do bacalhau», *Revista de Marinha* nºs 814/815, Lisboa, 1991.
- CORREIA do INSO, Jaime, *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2006.
- CORREIA MARQUES, Francisco, LOPES, Ana Maria, *Faina Maior*, Lisboa, Quetzal, 1996.
- CUNNINGHAM, David B., *Freezer Trawlers*, Fishing boats of the World, Food and Agricultural Organization of the World, Roma, Fishing News Ltd, 1955.
- CUTILEIRO, Alberto, O combate do caça-minas “Augusto de Castilho” com o submarino Alemão “U.139” visto através do relatório do 1.º oficial encarregado da artilharia, capitão-tenente Kurt von Pistor, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.
- DAUSSY, Jack, *Les Chalutiers Morutiers Fécampoïs*, Fécamp, Imp. L. Durand, 1991.
- DAUSSY, Jack, *Les Chalutiers Classiques Fécampoïs*, Fécamp, Durand Imprimeurs, 2013.
- ESTEVES, Francisco, *As Chalupas Francesas*, Ericeira, Mar de Letras, 2011.
- FARIA, Miguel Ferreira de, Coordenação de, *Lisnave, Contributos para a História da Indústria Naval em Portugal*, ed. INAPA, Lisboa, 1923.
- GARIER, Gérard, *Chalutiers français s’en vont en guerre, Tome II*, Rennes, Marines Editions, 2010.
- GARIER, Gérard, *Sous-Marin en France, Tome 4*, Rennes, Marines Editions, 2004.
- GARRIDO, Álvaro, Coordenação de, *A Pesca do Bacalhau, História e Memória*, Lisboa, ed. Notícias, 2001.
- GARRIDO, Álvaro, *Henrique Tenreiro, Uma biografia política*, Lisboa, Circulo Leitores, 2009.
- GARRIDO, Álvaro, *O Estado Novo e a pesca do bacalhau Encenação épica e representações ideológicas*, Oceanos nº 45, Lisboa, 2001.

- GREENWAY, Ambrose, GARDINER, Robert, Series, «The Golden Age of Shipping », *Conway's History of the Ship Series*, London, Conway Maritime Press, 1994.
- Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau, *Album Frota da Pesca do Bacalhau*, 1945.
- GUELLAFF, Alain, *Le dernier voyage du Victor Pleven*, Louviers, ed. L'ancre de Marine, 2005.
- GUEROULT, Robert, *French Motor Trawlers, Fishing boats of the World*, Food and Agricultural Organization of the World, Roma, Fishing News Ltd, 1955.
- KURLANSKY, Mark, *O Bacalhau, biografia do peixe que mudou o mundo*, Lisboa, Terramar, 1997.
- LACROIX, Louis, *Les Derniers Voiliers Morutiers*, Luçon, Imprimerie S. Pacteau, 1949.
- LEITÃO, Humberto e LOPES, José Vicente, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1990.
- LEONE, João Carlos D'Oliveira. *Inquerito à Pesca do Bacalhau*, Lisboa, Liga Naval Portuguesa. 1903.
- LOFTHOUSE, Tony, MAYERS, Gilbert, NEWTON, David, THOMPSON, Michael. *Cochrane Shipbuilders, Vol I:1884-1914*, Bernard McCall, Bristol, 2012.
- LOTURE, Robert de, *Histoire de la Grande Pêche de Terre Neuve*, St-Malo, 1946, reed. ed. L'ancre de Marine, 1994.
- MARQUES DA SILVA, António, *Quem vai Pró Mar*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2005.
- MARQUES DA SILVA, António, *Um Pequeno Herói*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2004.
- MARTINS, Manuel de Oliveira, *Viana do Castelo e a Pesca do Bacalhau*, Viana do Castelo, Cento de Estudos Regionais, 2013.
- MATTOS, António Alves Pereira de, *A Marinha de Commercio*, Tomo 2, Porto, Magalhães & Moniz, 1900.
- MIRANDA, João Ribeiro de, *Tecnologia de Pescas*, Lisboa, I.F.A.P., 1992.
- MONTEIRO, Armando Silva Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol VIII 1808-1975, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1997.
- MORAIS, A. A., *A Insulana e a sua Frota*, Separata da Revista Atlântida, IAC, 2000.
- MORTERA PÉREZ, Artemio, *Los Bacaladeros de PYSBE en la Guerra Civil Española*, Valladolid, Quiron Ediciones, 2002.
- MOUTINHO, Mário, *História da Pesca do Bacalhau*, Lisboa, ed. Estampa, 1985.
- OLIVEIRA, Maurício de, *Armada Gloriosa*, Lisboa, Parceria A. M. Pereira, 1936.
- OLIVER, Francisco Aníbal, *Relatório da comissão desempenhada a bordo do transporte "Gil Eannes" nos bancos da Terra Nova*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1928.
- PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 1, 2ª Edição, Figueira da Foz, edição do autor, 2002.
- PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 2, Figueira da Foz, edição do autor, 2000.
- PATA, Manuel Luís, *A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau*, Vol. 3, Figueira da Foz, edição do autor, 2003.
- PIRES MARTA, António Pedro, «A Pesca do Bacalhau nos Arrastões», *Jornal do Pescador*, Março de 1952, e Junho a Dezembro de 1952. Lisboa.

ROBISON, Robb, *The Rise and Fall of the British Trawl Fishery*, Exeter, Exeter Press, 1996.

SÃO MARCOS, João Laruncho de, «Derivas à Faina Maior», Ílhavo, *Bora Te Beio*, N°s 195 a 203, 2001.

SÃO MARCOS, João Laruncho de, *Memórias de um Pescador*, Ílhavo, edição do autor, 2008.

SOUSA, Ramos, *A Renovação da Frota Mercante Portuguesa*, Vol II, Luanda. Imprensa Nacional de Angola, 1963.

TOGHILL, Gerald, *Royal Navy Trawlers, Part One; Naval Trawlers*, Liskeard, Maritime Books, 2003.

TOGHILL, Gerald, *Royal Navy Trawlers, Part Two: Requisitioned Trawlers*, Liskeard, Maritime Books, 2004.

VILLIERS, Alan, *A Campanha do Argus*, 2ª Edição, Lisboa, Clássica Editora, 1958.

WRIGHT, Malcolm, *British and Commonwealth Warship Camouflage of WWII*, Barnsley, Seaforth PB, 2014.

Fontes oficiais:

A Marinha nos últimos 40 anos, 1926-1966, Lisboa, MM, 1966.

Portaria de 14 de Abril de 1886.

Decreto nº 27.798 de 26 Julho de 1937.

Decreto-Lei nº 34.532 de 25 Abril de 1945.

Despacho Ministerial de 20 Março de 1940. MM.

Despacho Ministerial 129/45 de 6 Outubro 1945. MM.

Lista dos Navios da Marinha Portuguesa-1915-MM-Direcção da Marinha Mercante.

Lista dos Navios da Marinha Portuguesa-1918-MM-Direcção da Marinha Mercante.

Lista dos Navios Portugueses-1943-MM-Direcção da Marinha Mercante.

Lista dos Navios Portugueses-1954-MM-Direcção da Marinha Mercante.

Lista dos Navios Portugueses-1963-MM-Direcção da Marinha Mercante.

Lista dos Navios Portugueses-1973-MM-Direcção da Marinha Mercante.

Lista dos Navios Portugueses-1977-Marinha Mercante.

Livro de Registos nº5, Capitania do Porto de Aveiro.

Livro de Registos nº 16, Capitania do Porto de Lisboa.

Livro de Registos da Pesca Longínqua (N-1), Capitania do Porto de Lisboa.

Livro de Registos nº 31, Capitania do Porto de Lisboa.

Livro de Registos nº 33, Capitania do Porto de Lisboa.

Livro de Registos Auxiliar Local (AL-1), Capitania do Porto de Lisboa.

Livro de Registos nº 5, Capitania do Porto da Figueira da Foz.

Livro de Registos nº 6, Capitania do Porto da Figueira da Foz.

Livro de Registos nº 5, Capitania do Porto de Ponta Delgada.

Livro de Registos nº 6, Capitania do Porto de Viana do Castelo.

Livro de Registos nº 9 KK, Capitania dos Portos do Douro. Arquivo de Marinha, 10A-1413-4/8/5/1.

Renovação das Frotas do Bacalhau e de Arrasto - 1ª Fase do Plano de Fomento das Pescas Nacionais-Publicação nº21, Gabinete de Estudos das Pescas, Lisboa-1954.

Sites:

<https://www.facebook.com/bacalhoeiros.deportugal>

<http://www.fecamp-terre-neuve.fr>

<http://www.miramarshipindex.org.nz>

<http://www.uboat.net>

http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/publications/poster_tac2015_en.pdf

Publicações periódicas:

Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante, Lisboa.

Ilustração Portuguesa, Lisboa.

Jornal do Pescador, Lisboa.

Revista de Marinha, Lisboa.



Foto 106. Arrastão *Praia de Santa Cruz* da João Maria Vilarinho S.A., no Atlântico Norte em 2008. Apesar dos navios estarem repletos de electrónica e automatismos, a pesca longínqua, continúa a ser uma actividade fatigante e perigosa. Bacalhoeiros.